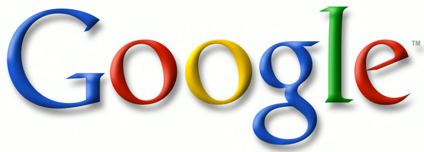
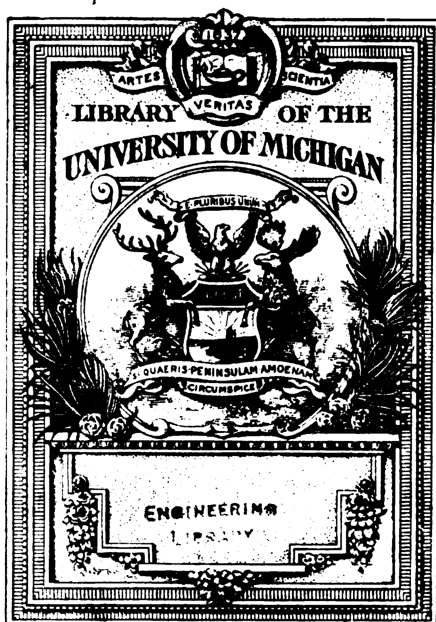
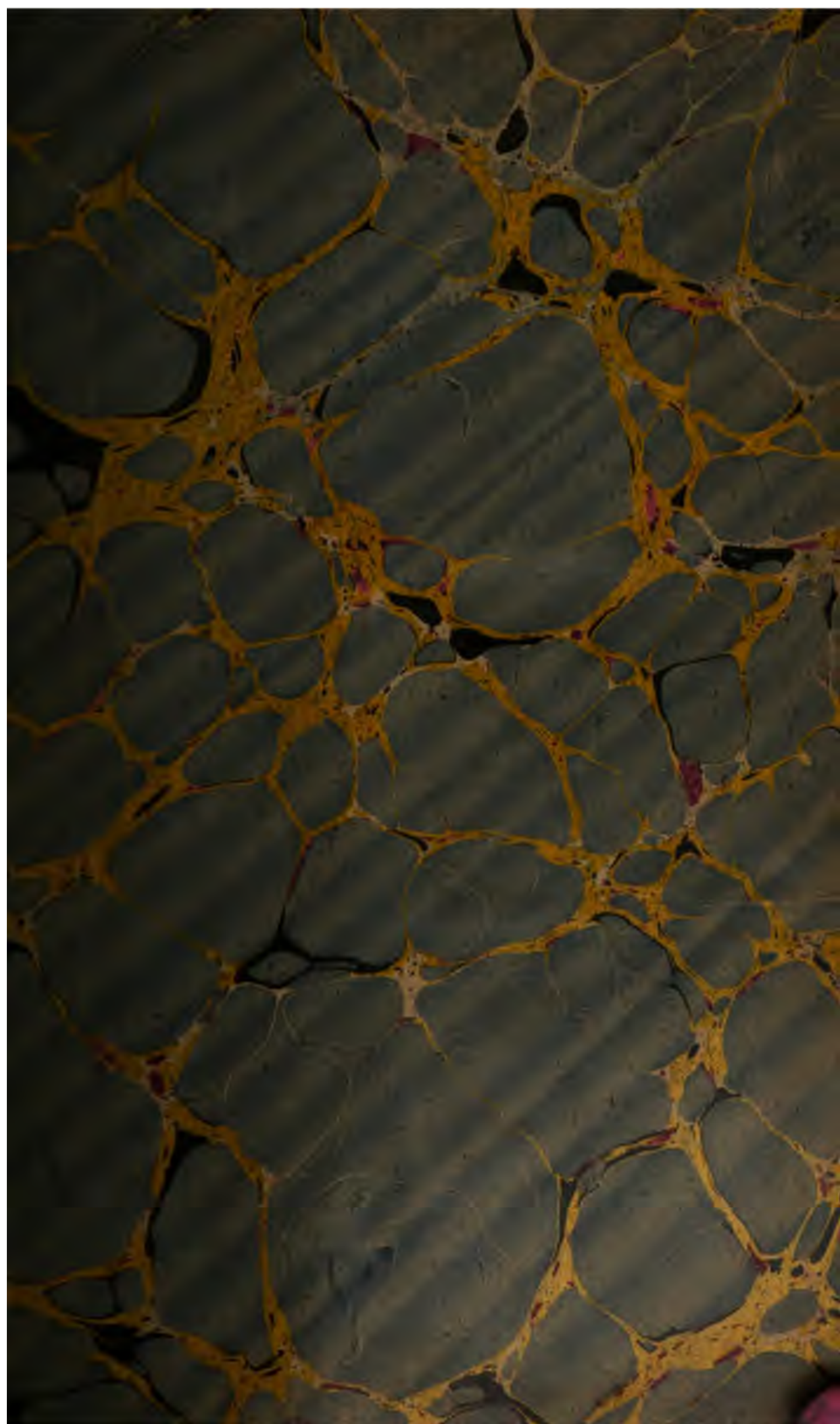



ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
ENGINEERING



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME IX

1889

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME IX

1889

PARIS

Vve Ch. DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES ET DES TÉLÉGRAPHES

49, Quai des Augustins, 49

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 1)

[10 février 1888]

Travaux publics exécutés par l'État. — Chemin de fer. — Dommages. — Extraction de matériaux. — (Sieur Legrand contre sieur de Maistre et autres.)

Difficultés entre des propriétaires et l'entrepreneur (lequel n'est pas concessionnaire); tierce expertise confiée à un géomètre et non à l'ingénieur en chef tiers expert de droit; annulation et renvoi devant le conseil de préfecture.

Dépens mis à la charge des propriétaires demandeurs.

Vu la requête du sieur Legrand... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 28 mai 1886, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire, statuant après tierce expertise, a alloué aux sieurs de Maistre, Bitouzet et autres propriétaires de la commune d'Allerey, diverses indemnités à raison des dommages causés à leurs propriétés par les extractions de matériaux opérées par le requérant; — *Ce faisant, attendu* que la tierce expertise, sur le vu de laquelle le conseil de préfecture a

alloué lesdites indemnités, est irrégulière, aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, comme ayant été faite par un autre que l'ingénieur en chef, tiers expert de droit en matière de dommages causés par des travaux de grande voirie; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce que de droit après une tierce expertise régulière;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT que la tierce expertise ordonnée par le conseil de préfecture de Saône-et-Loire le 12 mars 1886 avait pour objet d'évaluer les indemnités auxquelles les sieurs de Maistre, Bitouzet et consorts avaient droit, à raison de l'occupation temporaire de leur terrain par suite des travaux de construction de la ligne du chemin de fer de Chagny à Auxonne;

Considérant que le sieur Legrand, adjudicataire de ces travaux, n'était pas un concessionnaire dans le sens de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; que, dès lors, aux termes dudit article, le tiers expert était de droit l'ingénieur en chef du département; qu'ainsi c'est à tort que le sieur Bernard, géomètre à Verdun, a été nommé tiers expert, et que cette irrégularité doit entraîner la nullité de l'arrêté du 28 mai 1886 qui a statué au fond à la suite de ladite tierce expertise... (Arrêté annulé. Dépens supportés par les sieurs de Maistre et consorts.)

(N° 2)

[10 février 1888]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Passage à niveau. — Dégradations d'une barrière. — Inapplicabilité de la loi du 30 mai 1851. — Pas de contravention. — Relaxe. — (Ministre des Travaux publics contre sieur Côme.)

L'article 2 de la loi du 15 juillet 1845, qui a déclaré applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus et ouvrages d'art dépendant des routes n'a eu en vue que la législation antérieure et n'a pu étendre de plein droit, dans l'avenir, aux chemins de fer, les lois ayant un autre objet. En conséquence, l'article 9 de la loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage, qui réprime et punit les dommages causés aux routes par les voitures, est inapplicable à un charretier dont la voiture a dégradé la barrière d'un passage à niveau.

VU LE RECOURS du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture de la Sarthe, du 25 juin 1887, en tant que ledit arrêté qui a condamné le sieur Côme aux frais du procès-verbal dressé contre lui pour avoir dégradé l'une des barrières du passage à niveau, n° 119 de la ligne de Paris à Brest, n'a prononcé contre ledit sieur Côme aucune condamnation à l'amende; — *Ce faisant, attendu* que le fait de dégrader des dépendances de chemins de fer tombe, en vertu de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845, sous le coup de la loi du 30 mai 1851 et notamment des articles 9 et 17, qui édictent une amende contre ceux qui auront causé un dommage à une route ou à ses dépendances; qu'en effet, les lois et règlements sur la grande voirie sont applicables de plein droit aux chemins de fer, dans toutes celles de leurs dispositions qui ont pour objet la conservation du domaine public; que c'est donc à tort que le conseil de préfecture n'a pas fait, dans l'espèce, application des articles 9 et 17 de la loi du 30 mai 1851; renvoyer le sieur Côme devant le conseil de préfecture de la Sarthe, pour qu'il soit, par ledit conseil, condamné à l'amende;

Vu la loi du 15 juillet 1845 et celle du 30 mai 1851;

CONSIDÉRANT que, pour demander la réformation de l'arrêté attaqué dans celles de ses dispositions par laquelle il a refusé de condamner le sieur Côme à l'amende, le Ministre des travaux publics se fonde sur ce que les faits consignés au procès-verbal constituent une contravention à l'article 9 de la loi du 30 mai 1851, dont les dispositions seraient de plein droit applicables aux chemins de fer en vertu de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845;

Mais considérant, d'une part, que l'article 9 de la loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage, ne réprime que le fait d'avoir causé un dommage aux routes ou à leurs dépendances; que, d'autre part, si l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 a rendu applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus et ouvrages d'art dépendant des routes, la disposition de cet article, qui ne concerne que la législation antérieure, ne saurait avoir pour effet d'étendre de plein droit dans l'avenir aux chemins de fer des lois ayant un autre objet et que le législateur n'a pas manifesté la volonté de leur rendre applicables; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de condamner à l'amende, par application de l'article 9 de la loi du 30 mai 1851, le sieur Côme qui a dégradé avec sa voiture une

barrière du passage à niveau, n° 119, de la voie ferrée de Paris à Brest... (Rejet.)

(N° 3)

[17 février 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Tierce expertise. — (Sieur Sallé.)

L'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, qui déclare la tierce expertise obligatoire en matière de dommages causés par l'exécution de travaux publics, est inapplicable dans le litige entre l'État et les entrepreneurs et qui a pour objet soit la résiliation de l'entreprise, soit la fixation de prix nouveaux, et en outre une indemnité pour dommage causé par des inondations.

Procédure. — L'arrêté qui ordonne une expertise étant purement préparatoire n'est pas susceptible de recours au Conseil d'État.

Vu la requête du sieur Sallé... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 mars 1885, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire a ordonné une expertise à l'effet d'arrêter le décompte définitif de l'entreprise; — *Ce faisant, attendu* que l'expert du sieur Sallé, désigné par l'arrêté du conseil de préfecture du 2 mars 1883 à l'effet de déterminer les sommes qui pouvaient être dues au sieur Sallé à raison des inondations et des pluies de 1882 et janvier 1883, et d'évaluer les travaux supplémentaires nécessaires pour remettre les chantiers en état et permettre la reprise de l'entreprise, a déposé des conclusions négatives, et que, dès lors, il était nécessaire d'ordonner une tierce expertise; que, d'un autre côté, le conseil de préfecture devait statuer immédiatement sur les difficultés pendantes, puisqu'il se jugeait suffisamment éclairé par le rapport de l'expert de l'administration; annuler l'arrêté du 9 mars 1885 et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics... par lesquelles le ministre estime qu'il y a lieu de rejeter le recours...;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant que la première demande portée par le sieur Sallé devant le conseil de préfecture avait pour objet soit la résiliation de son entreprise, soit la fixation de prix nouveaux et en outre une

indemnité pour préjudice à lui causé par les crues et inondations de 1882 et janvier 1883; que, dès lors, les prescriptions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 n'étaient pas applicables aux difficultés pendantes entre l'État et le sieur Sallé, et qu'ainsi le conseil de préfecture n'était pas tenu d'ordonner une tierce expertise;

Considérant que le surplus de l'arrêté susvisé a un caractère purement préparatoire, et que, dès lors, le sieur Sallé n'est pas recevable à en demander l'annulation... (Rejet.)

(N° 4)

[17 février 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — Travaux dépassant les prévisions. — Responsabilité de l'architecte. — (Sieur Ferrand contre commune de Sommières.)

Procédure. — Lorsque, devant le conseil de préfecture, la commune a conclu à la condamnation solidaire de l'entrepreneur et de l'architecte au paiement des dépenses dépassant les prévisions du devis, l'architecte n'est pas fondé à soutenir qu'il n'a été appelé que comme garant et qu'il ne pouvait être condamné par voie principale à des dommages-intérêts.

Commet une faute l'architecte qui, au lieu de rester dans les limites du projet prévu, lequel ne comportait qu'une dépense égale aux ressources de la commune augmentées de la subvention de l'État, et de modifier le projet primitif dans le sens des observations de l'administration, y a introduit des changements de nature à porter la dépense prévue de 40.000 à 51.000 francs. A titre de réparation du préjudice causé, l'architecte est privé de ses honoraires (*).

Vu la requête du sieur Ferrand... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 août 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Vienne, après avoir fixé le décompte des sommes dues à l'entrepreneur, le sieur Voyer, a condamné l'architecte à payer à la commune de Sommières une somme de 3.000 francs, à titre de dommages-intérêts; — *Ce faisant*... annuler l'arrêté attaqué; décharger le sieur Ferrand des condam-

---

(*) Voy. 11 novembre 1887 (Leclerc, *Ann.* 1888, p. 353); — 11 mars 1887 (commune de Betz, *Rec. du C. d'État*), p. 225 et les renvois.

nations prononcées contre lui; condamner la commune de Sommières à lui payer ses honoraires à 6 p. 100 sur le montant total des travaux exécutés, avec intérêts du jour du règlement de ces travaux, et, en tous cas, du jour de la demande qui en a été faite, avec intérêts des intérêts; enfin condamner la commune aux dépens;

Vu le mémoire en défense de la commune de Sommières... tendant au rejet du pourvoi...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le sieur Ferrand ayant été simplement appelé en garantie par la commune de Sommières, celle-ci n'est pas recevable à lui réclamer des dommages-intérêts par voie de conclusions principales :*

Considérant que la commune de Sommières a, le 14 août 1884, conclu devant le conseil de préfecture à la condamnation solidaire de l'entrepreneur et de l'architecte; qu'ainsi le sieur Ferrand n'est pas fondé à prétendre n'avoir été appelé qu'en garantie;

Considérant que le projet de construction dressé par le sieur Ferrand, tel qu'il avait été adopté par le conseil municipal et approuvé par le préfet, ne comportait qu'une dépense de 40.000 francs égale aux ressources de la commune et au montant de la subvention de l'État; que la commission des bâtiments scolaires n'ayant donné son approbation à ce projet que sous réserve de certaines modifications, le sieur Ferrand a négligé d'en tenir compte et a laissé mettre le projet primitif en adjudication; que les changements qu'il a apportés en cours d'exécution auront pour résultat de porter la dépense totale à la somme de 51.000 francs; qu'en effet il est établi par l'expertise que le montant des travaux exécutés et des approvisionnements faits au jour de la résiliation prononcée en faveur de l'entrepreneur atteignait déjà le chiffre de 37.147f,36; qu'à ce moment les travaux ont dû être suspendus sans que leur état permît à la commune d'en profiter, et qu'il sera nécessaire pour les terminer de dépenser une somme de beaucoup supérieure aux prévisions et aux ressources de la commune;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le sieur Ferrand a, par sa faute, causé à la commune de Sommières un préjudice dont il lui doit réparation, et qu'il en sera fait une équitable appréciation en déchargeant la commune du paiement des honoraires qu'elle peut lui devoir pour les travaux exécutés sous sa direction... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné le sieur

Ferrand au paiement d'une indemnité de 3.000 francs au profit de la commune de Sommières. La commune retiendra à titre de dommages-intérêts les honoraires qu'elle peut devoir au sieur Ferrand. Surplus des conclusions rejeté. La commune supportera un quart des dépens, les trois autres quarts restant à la charge du sieur Ferrand.)

(N° 5)

[17 février 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — *Ports maritimes. — Port de Bastia.* — (Sieur Fille.)

Art. 10 et 32. — *Il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour modification de plus d'un tiers dans les quantités de certaines natures d'ouvrages si les modifications exécutées n'ont pas été prescrites par un ordre écrit* (3). — *Analogue* (7).

Art. 31. — *Lorsque l'entrepreneur demande la résiliation pour diminution de plus d'un sixième dans la masse des travaux, il y a lieu, pour calculer le montant des travaux, de tenir compte des travaux qui, bien que non prévus au devis, ne consistent que dans des modifications aux projets que l'entrepreneur a acceptées sans protestation ni réserve. Ces travaux ne peuvent être considérés comme faisant l'objet d'une entreprise distincte de son adjudication* (2).

Art. 33. — *L'entrepreneur qui demande la résiliation de son entreprise, par application de l'article* 33 *des clauses et conditions générales pour augmentation des prix de plus d'un sixième est tenu de continuer les travaux jusqu'à ce qu'il ait été statué sur sa demande; s'il les suspend malgré les mises en demeure qui lui sont faites de les continuer, le ministre peut d'office prononcer la résiliation à la suite d'une mise en régie, par application de l'article* 35 *des clauses et conditions générales; et l'entrepreneur se trouve ainsi privé du bénéfice de l'article* 33 (1).

Art. 10 et 29. — *Sujétions. Absence d'ordre écrit; pas d'indemnité; substitution de matériaux* (3); *parements vus des maçonneries* (4); *substitution de carrière et de matériaux* (6-7).

— *Sujétion résultant de l'exhaussement d'un mur d'abri. Indemnité allouée* (5).

— *Emploi d'une bigue flottante : pas de sujétion* (8); *supplé-*

ment de transport pour travail prétendu étranger à l'entreprise : rejet; ce travail fait partie du marché (13).

Travail prétendu imprévu. — Demande d'un prix supplémentaire. Rejet : l'échouage des blocs artificiels faisait parti de l'entreprise (9).

Rabais applicable aux travaux faisant partie de l'entreprise, bien que non prévus au devis et dont les prix sont déterminés au moyen des éléments de l'adjudication ou réglés par des bordereaux supplémentaires acceptés par l'entrepreneur et auxquels le rabais a été déclaré applicable (10).

Retenue de 1 p. 100 pour ouvriers blessés effectuée exclusivement sur les travaux réellement exécutés : rejet (11).

Demande de restitution de la partie des frais d'enregistrement, afférente aux travaux non exécutés : rejet. L'entrepreneur n'a pas droit à la résiliation de son entreprise (12).

Dommages causés au matériel de l'entreprise par la mer : pas d'indemnité; l'entrepreneur ne justifie pas d'une faute imputable à l'administration et le devis stipule que les avaries de mer ne donneront droit à indemnité que si elles causent un dommage aux travaux (14).

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif du sieur Fille... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 février 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Corse a rejeté sa demande en résiliation et sa réclamation relative au décompte de son entreprise...;

Vu les observations en défense du ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

(1) Sur les conclusions *du sieur Fille tendant à obtenir la résiliation de son entreprise et une indemnité pour augmentation des prix de plus d'un sixième :*

Considérant que le sieur Fille, qui a demandé, le 6 décembre 1881, la résiliation de son entreprise, par application de l'article 33 des clauses et conditions générales pour augmentation des prix de plus d'un sixième, devait, tant qu'il n'aurait pas été statué par l'administration sur cette demande, continuer les travaux qu'il lui était enjoint d'exécuter; que le sieur Fille avait au contraire suspendu ses travaux dès le 14 novembre 1881; et qu'il a refusé d'obtempérer aux ordres de service et aux mises en demeure qui lui ont été adressés pour la continuation de ces travaux; que, dans ces conditions, la résiliation de son entreprise a

pu régulièrement, à la suite d'une mise en régie, être prononcée d'office par le ministre des travaux publics en vertu de l'article 35 des clauses et conditions générales et que le sieur Fille n'est plus fondé à invoquer le bénéfice de l'article 33 précité;

(2) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à obtenir la résiliation de son entreprise pour diminution de plus d'un sixième dans la masse des travaux:*

Considérant que si une partie des travaux exécutés par le sieur Fille ne rentrait pas dans les prévisions du devis en ce sens qu'elle a consisté dans certaines modifications apportées au projet, ces modifications ont été acceptées par l'entrepreneur sans aucune protestation ni réserve et ne sauraient être considérées comme faisant l'objet d'une entreprise distincte de son adjudication; que, dès lors, pour l'application de l'article 31 des clauses et conditions générales, il y a lieu de comprendre lesdits travaux dans le calcul de la masse des ouvrages exécutés par le sieur Fille;

Considérant qu'en tenant compte de ces travaux le chiffre des ouvrages exécutés s'élevait dès le 31 décembre 1881 à plus de 884.000 francs, alors que le montant des travaux prévus au détail estimatif était de 1.059.901f,84; qu'ainsi dès cette époque les travaux exécutés dépassaient les cinq sixièmes des travaux adjugés; que, dès lors, et sans qu'il y ait lieu de rechercher la somme des travaux qui restaient encore à exécuter à cette date, la réclamation du sieur Fille ne saurait en aucun cas être accueillie;

(3) *En ce qui concerne la diminution de plus du tiers dans la quantité des blocs naturels de 1re catégorie et l'augmentation de plus du tiers dans la quantité des blocs naturels de 3e catégorie:*

Considérant, d'une part, que la substitution que le sieur Fille prétend avoir été obligé de faire de blocs de 3e catégorie aux blocs de 1re catégorie ne lui a été prescrite par aucun ordre écrit émané de l'administration et a été opérée par lui de sa propre initiative; que, dès lors, il ne saurait prétendre de ce chef à aucune indemnité;

(4) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à obtenir une plus-value pour parement vu de maçonnerie ordinaire de moellons piqués et de pierre de taille:*

Considérant que l'article 53 du devis porte qu'il ne sera payé aucun prix de parement vu pour les maçonneries, quelles qu'elles soient, et que le sieur Fille ne justifie d'aucun ordre qui lui ait imposé un travail exceptionnel; qu'ainsi le sieur Fille n'est fondé à réclamer de ce chef aucune plus-value;

(5) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à l'allocation d'une plus-value pour l'exhaussement du mur d'abri du troisième alignement :*

Considérant que le conseil de préfecture a reconnu que l'exhaussement du mur d'abri du troisième alignement avait amené des sujétions spéciales et a alloué au sieur Fille de ce chef une indemnité; qu'en fixant à 2.979f,17 le montant de cette indemnité, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation de la plus-value due à l'entrepreneur;

(6) *En ce qui concerne les dallages :*

Considérant que, si le sieur Fille a substitué à la carrière de Cotone prévue au devis la carrière de Marmaraja pour l'extraction des matériaux de dallage, il ne justifie d'aucun ordre de service qui lui ait prescrit cette substitution; que, dès lors, il n'est pas fondé à réclamer une plus-value à raison de la prétendue meilleure qualité des matériaux;

Considérant, d'autre part, que le bordereau des prix prévoit des dallages de 20 centimètres d'épaisseur à 7f,90 le mètre carré, et des dallages de 12 centimètres à 6 francs : que ces prix ont été appliqués aux dallages fournis par le sieur Fille, qui n'est pas fondé à demander l'application du prix unique de 7f,90 aux dallages de toutes dimensions;

(7) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour exécution dans les conditions spéciales de 222 blocs artificiels en dehors des prévisions du devis :*

Considérant, d'une part, que le détail estimatif prévoyait 1.045 blocs artificiels et que le sieur Fille en a exécuté 1.322; qu'il n'y a pas eu, dès lors, augmentation d'un tiers dans cette nature de travaux;

Considérant, d'autre part, que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre de service qui lui ait prescrit d'apporter à la confection des blocs artificiels les modifications à raison desquelles il réclame une indemnité; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation;

(8) *En ce qui concerne l'emploi d'une bigue flottante pour l'échouage des blocs artificiels :*

Considérant que l'article 42 du devis prévoit expressément l'usage d'une bigue flottante pour l'échouage des blocs artificiels; qu'ainsi l'emploi de cette machine n'est pas de nature à ouvrir à l'entrepreneur un droit à indemnité;

(9) *En ce qui concerne l'échouage d'un certain nombre de blocs artificiels sur le deuxième alignement :*

Considérant que l'échouage de ces blocs, sur le deuxième alinement, faisant partie des travaux d'achèvement de la jetée, prévus par l'article 1er du cahier des charges; qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas fondé à soutenir qu'il s'agissait d'un travail étranger à l'entreprise et à demander l'allocation d'un prix supplémentaire;

(10) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à la remise du rabais de l'adjudication sur les ouvrages exécutés en dehors du projet :*

Considérant qu'il a été établi précédemment que les travaux dont il s'agit n'ont pas constitué une entreprise distincte de l'entreprise primitive;

Considérant que ces ouvrages ont tous été réglés soit d'après les prix de l'entreprise, soit d'après des bordereaux supplémentaires signés par l'entrepreneur;

Considérant, d'une part, que le rabais de l'entreprise est applicable de plein droit à tous les travaux non prévus au devis, dont les prix sont déterminés au moyen des éléments de l'adjudication;

Considérant, d'autre part, que les bordereaux supplémentaires, librement acceptés par l'entrepreneur, sans aucune réserve, portent expressément que les prix nouveaux stipulés seront passibles du rabais de l'entreprise;

(11) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à la remise de la retenue de 1 p. 100 pour ouvriers blessés, relative aux travaux non exécutés :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la retenue de 1 p. 100, pour ouvriers blessés, n'a été effectuée que sur les travaux réellement exécutés; qu'ainsi le sieur Fille n'est fondé à réclamer aucun remboursement de ce chef;

(12) *Sur les conclusions tendant à la restitution de la partie des frais d'enregistrement afférente aux travaux non exécutés :*

Considérant qu'il a été établi ci-dessus que l'entrepreneur n'avait pas droit à la résiliation de son entreprise qui a été prononcée d'office par application de l'article 35 des clauses et conditions générales; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à demander le remboursement de la partie des frais d'enregistrement afférente aux travaux non exécutés;

(13) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à l'allocation d'une indemnité de supplément de transport pour les blocs naturels de deuxième catégorie afférents aux sept derniers mètres de la jetée non prévus au devis :*

Considérant qu'il a été établi ci-dessus que les 7 mètres de jetée exécutés au sens de la longueur prévue au devis, doivent être considérés comme faisant partie de l'entreprise et soumis aux conditions du marché; qu'il résulte de l'instruction que ces travaux n'ont amené pour l'entrepreneur aucune sujétion nouvelle qui puisse l'autoriser à réclamer pour les blocs naturels de deuxième catégorie un prix supérieur à celui porté au bordereau;

(14) *Sur les conclusions du sieur Fille tendant à obtenir une indemnité pour les dégâts causés par la mer à ses chantiers :*

Considérant que le sieur Fille demande une indemnité à raison des dégâts causés par la mer à son matériel, notamment au chemin de fer établi par lui pour l'exécution de ses travaux, et qu'il n'allègue pas qu'il ait été subi aucun dommage par les travaux eux-mêmes;

Considérant, d'une part, que l'article 51 du cahier des charges de l'entreprise dispose formellement que les indemnités pour avaries de mer ne s'appliquent qu'aux travaux proprement dits;

Considérant, d'autre part, que le sieur Fille ne justifie d'aucun cas de force majeure et qu'il résulte de l'instruction que les dommages dont s'agit ne sauraient être imputés à une faute de l'administration; qu'ainsi c'est à bon droit que la réclamation du sieur Fille a été rejetée... (Rejet.)

(N° 6)

[2 mars 1888]

Voirie (Grande). — Ports maritimes, — Dépôt sur les quais pendant plus de trois jours de marchandises destinées à l'embarquement. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Godet.)

L'article 7, livre IV, titre Ier de l'ordonnance de 1681, qui punit d'une amende arbitraire les marchands... qui laissent leurs marchandises sur les quais plus de trois jours, est applicable aussi bien aux dépôts de marchandises à embarquer qu'à ceux de marchandises débarquées (*).

Vu le recours et le mémoire ampliatif présentés par le Mi-

(*) Le recours du ministre des travaux publics pose la question dans les termes suivants :

...L'article 7, livre IV, titre Ier, de l'ordonnance de la marine de 1681

nistre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 février 1887, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a renvoyé le sieur Godet, demeurant à Bordeaux, 14, allées d'Orléans, des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui pour dépôt de marchandises pendant plus de trois jours sur le terre-plein du port de Bordeaux; — *Ce faisant*, *attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est fondé pour renvoyer le sieur Godet sur ce que le dépôt aurait duré moins de trois jours et, en outre, sur ce que la gêne apportée à la circulation n'aurait pas été établie; que le délai de trois jours, imparti aux marchandises débarquées, n'est pas applicable aux marchandises destinées à l'embarquement; que, pour ces dernières, au contraire, tout

---

(des Ports et havres) est ainsi conçu : « *Les marchands, facteurs et commissionnaires ne pourront laisser sur les quais leurs marchandises plus de trois jours, après lesquels elles seront enlevées à la diligence du maître de quai, et aux dépens des propriétaires, lesquels seront en outre condamnés à une amende arbitraire.* » De quelles marchandises s'agit-il? Est-ce seulement des marchandises débarquées ou bien aussi des marchandises destinées à l'embarquement? Rien dans l'article précité, non plus que dans les articles qui précèdent ou qui suivent, ne permet de préciser une opinion à cet égard.

J'incline toutefois à penser qu'il s'agit seulement des marchandises débarquées. Autrement la surveillance sur les quais deviendrait impossible et l'encombrement ne pourrait être évité. Un négociant pourrait venir déposer ses marchandises sur un point quelconque du quai, dire qu'il attend un navire, immobiliser à son profit une certaine surface de terre-plein pendant trois jours, demander une prorogation, sous prétexte que le navire est en retard et arguer de ce que son dépôt est là, se créer une sorte de droit par la mise à quai du navire en face de ce dépôt. Admettre pareil abus, serait aller contre le but même de la loi, et sans motifs sérieux, car si le délai de trois jours, pour l'enlèvement des marchandises débarquées, est le plus souvent très rigoureux, un semblable délai, pour la durée du dépôt avant l'embarquemen n'est jamais nécessaire, puisque, sauf pour quelques rares marchandises, telles que le vin et les liqueurs, il n'y a pas de formalités de douane, de triage et de reconnaissance à remplir, et que rien n'oblige le chargeur à sortir ses marchandises de l'entrepôt avant le moment précis de l'embarquement.

Il est d'ailleurs une raison pratique qui devrait l'obliger à conserver ses marchandises en magasin jusqu'au moment où le navire est *mis à quai :* c'est qu'il ne sait pas à l'avance où ce navire sera *placé à quai;* et qu'en déposant des marchandises à volonté sur le terre-plein il s'expose à l'obligation d'un déplacement onéreux.

Comment admettre, d'autre part, que le législateur ait pu fixer un délai *de séjour* pour des marchandises destinées à l'embarquement? On comprend bien ce délai pour les marchandises débarquées, parce que *l'origine* du délai, le moment du débarquement est bien précisé, bien déterminé, mais le moment de l'embarquement peut varier avec mille circonstances de nature à retarder l'arrivée du navire... (Extrait du *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

dépôt antérieur au jour de la mise à quai du navire où elles doivent être embarquées constitue une contravention; subsidiairement, qu'en admettant même que le délai de trois jours soit applicable aux marchandises destinées à l'embarquement, ce délai a été dépassé par le sieur Godet, dont les premières marchandises ont été déposées le 25 février et n'ont été enlevées que le 1er mars; qu'en effet il faudrait compter le dimanche 28 février dans le délai, le dimanche n'étant plus jour férié; qu'au surplus le procès-verbal a constaté que le dépôt gênait la circulation; que, dès lors, il y a contravention à l'ordonnance du 4 août 1731; qu'il y a donc lieu d'annuler l'arrêté qui a renvoyé le sieur Godet des fins du procès-verbal;

Vu l'ordonnance d'août 1681, livre IV, titre I;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791;

CONSIDÉRANT qu'en vertu du titre Ier du livre IV de l'ordonnance d'août 1681, il est interdit aux marchands, facteurs et commissionnaires, de laisser sur les quais leurs marchandises plus de trois jours, après lesquels elles doivent être enlevées aux dépens des propriétaires qui seront en outre condamnés à une amende arbitraire; qu'aux termes de ladite ordonnance il n'est fait aucune distinction entre les marchandises débarquées et celles qui sont destinées à l'embarquement;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les fûts dont le dépôt a fait l'objet du procès-verbal sont restés sur le quai plus de trois jours; que, dès lors, ledit dépôt constituait une contravention aux dispositions précitées et qu'il y a lieu de condamner le sieur Godet à 16 francs d'amende, au remboursement des frais d'enlèvement d'office des barriques, et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Sieur Godet condamné à 16 francs d'amende, au remboursement des frais d'enlèvement d'office des barriques et aux frais du procès-verbal.)

(N° 7)

[2 mars 1888]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Transports pour le compte de l'administration de la guerre : Artillerie, génie, équipages militaires et pontonniers. — Cahier des charges. — Interpréta-

tion. — (Compagnie de chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre le Ministre de la guerre) (*).

Décidé, par interprétation de l'article 54 du cahier des charges imposé aux compagnies des chemins de fer, que les chevaux de l'artillerie, du génie, des équipages militaires et des pontonniers doivent être transportés à prix réduit dans la proportion de deux chevaux par un conducteur.

Pour bénéficier de la réduction du tarif, les deux chevaux doivent être accompagnés du cavalier même au service duquel ils sont spécialement affectés.

Décidé, par interprétation du même article du cahier des charges, que les officiers voyageant en corps, ou isolément pour cause de service, envoyés en congé ou en permission, ont droit, pour le transport de leurs chevaux, à l'application du tarif réduit au quart, sans qu'il soit nécessaire que ces chevaux soient accompagnés par eux personnellement et voyagent dans le même train.

Interprétation. — Ultra petita. — Il n'y a pas ultra petita *dans la décision, interprétative du tarif fixé par un cahier des charges, qui indique les conditions auxquelles ce tarif est applicable.*

Vu la requête de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 30 mai 1883, dans celle de ses dispositions par laquelle, interprétant l'article 54 du cahier des charges de ladite compagnie, il a décidé que la réduction de taxe stipulée par ledit article était applicable aux conducteurs de l'artillerie, du train d'artillerie, du génie, des équipages militaires et des pontonniers, à raison de deux chevaux spécialement affectés à leur service; — *Ce faisant,* dire et déclarer, tant par application des arrêts du Conseil d'État du 26 août 1865 et du 5 mars 1880 et des articles 1350 et 1351 du Code civil, que par interprétation de l'article 54 du cahier des charges, tous les chevaux de l'armée, sans distinction, chevaux d'artillerie, du train, du génie, des équipages militaires, des pontonniers ou de toute autre arme, ne peuvent voyager à prix réduit qu'accompagnés d'un cavalier par chaque cheval; condamner, en conséquence, l'État : 1° au paiement, avec inté-

(*) Rapp. 5 mars 1880. Ministre de la guerre (*Ann.* 1881, p. 442) et les notes.

rêts et intérêts des intérêts, de la somme de 6.020f,40, montant des redressements opérés sur les factures de transports de chevaux de l'armée afférentes aux cinq derniers mois de 1880; 2° au paiement avec intérêts de tous redressements semblables opérés à ce jour; donner acte à la requérante de ses réserves de réclamer contre toutes réductions nouvelles ayant les mêmes causes et condamner l'État aux dépens;

Vu le recours du Ministre de la guerre... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — le même arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 30 mai 1883, dans celle de ses dispositions par lesquelles il a déclaré que la réduction de taxe stipulée par l'article 54 du cahier des charges de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée n'est applicable aux deux chevaux composant un attelage d'artillerie, du génie, etc., et aux chevaux d'officiers qu'à la condition que ces chevaux voyagent avec le militaire, officier ou soldat, au service duquel ils sont affectés; — *Ce faisant, attendu :* 1° en ce qui concerne les chevaux d'attelage de l'artillerie, du génie, etc..., que le conseil de préfecture a statué *ultra petita*, en l'absence de toute contestation entre l'administration et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, sur le point de savoir si, dans tel cas déterminé, l'attelage a été accompagné par un conducteur autre que celui auquel il était affecté; 2° en ce qui concerne les chevaux d'officiers, que la condition imposée par l'arrêté aurait pour effet d'interdire aux officiers la faculté qui leur est reconnue par la loi et les règlements militaires de faire accompagner leurs chevaux par leur ordonnance; que le soldat ordonnance attaché, d'après les règlements, à la personne et au service de l'officier, doit faire bénéficier du tarif réduit les chevaux de cet officier, car, pendant le voyage, il existe entre ces chevaux et l'ordonnance qui les conduit un lien d'affectation personnelle de service qui suffit pour les faire considérer comme *les siens*, dans les termes de l'article 54 et de la jurisprudence des arrêts du Conseil d'État du 26 août 1865 et du 5 mars 1880; annuler la disposition de l'arrêté qui a déclaré que les chevaux de l'artillerie, du train, etc., ne bénéficieraient du tarif réduit qu'à la condition d'être accompagnés du soldat auquel ils sont affectés; dire que les chevaux d'officiers seront transportés au tarif réduit lorsqu'ils seront accompagnés de l'ordonnance chargé de les conduire; maintenir l'arrêté pour le surplus sans dépens;

Vu le mémoire en défense de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée... dans lequel, d'une part, elle déclare persister dans les conclusions de son recours, par les motifs que le principe de

l'accompagnement individuel a été irrévocablement consacré par les arrêts du Conseil d'État des 26 août 1865 et 5 mars 1880; que les règlements militaires ne sauraient imposer aux compagnies des conditions plus onéreuses que celles portées à leur cahier des charges; que, d'ailleurs, les chevaux de trait ne sont pas l'accessoire du conducteur comme le cheval de selle est celui du cavalier; qu'ils font, au contraire, partie du matériel et en sont l'accessoire obligé; et, d'autre part, elle conclut au rejet du ministre et à la condamnation de l'État au paiement, avec intérêts et intérêts des intérêts, d'une somme de 253f,70, montant de redressements opérés à tort sur les factures des transports de chevaux d'officiers pour les mois de septembre, novembre et décembre 1880, par les motifs que le conseil de préfecture, en précisant, pour le transport des chevaux de troupe, la nécessité de l'accompagnement par le cavalier au service duquel ils sont affectés, n'a pas statué *ultra petita;* mais que sa décision est motivée par les observations de la compagnie exposante et pour éviter les conséquences abusives qu'elle indiquait comme pouvant résulter de la dérogation à la règle de l'accompagnement individuel; qu'en ce qui concerne les chevaux d'officiers, ils ne peuvent bénéficier de la réduction de taxe que s'ils voyagent avec l'officier auquel ils appartiennent; qu'en effet l'article 54 a été interprété en ce sens par le Conseil d'État que les chevaux, quels qu'ils soient, ne seront transportés au tarif réduit qu'accompagnés de *leur cavalier:* qu'il n'existe aucun lien d'affectation personnelle entre les chevaux d'un officier et l'ordonnance chargé de les conduire et monté lui-même, et conclut en outre à ce qu'il plaise au Conseil joindre les deux pourvois à raison de leur connexité;

Vu les observations du Ministre de la guerre... dans lesquelles il déclare persister dans les conclusions de son recours et conclut en outre au rejet de celui de la compagnie, sans dépens, par les motifs qu'on ne saurait invoquer la jurisprudence du Conseil d'État, puisqu'il s'agit précisément de rechercher si les chevaux qu'accompagnent les conducteurs de l'artillerie, du train, etc., sont bien réellement leurs chevaux dans le sens de l'article 54 et de l'arrêt même du Conseil d'État du 26 août 1865, et que le deuxième arrêt opposé par la compagnie du 5 mars 1880 est plutôt en faveur des conclusions du Ministre; que la question a du reste été définitivement tranchée par un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 13 juillet 1876; que l'attelage à deux, sous la conduite d'un seul cavalier, est la

base de l'organisation du service du train; que les chevaux composant chaque attelage sont portés avec leurs numéros matricules sur le livret du cavalier conducteur qui en a la garde et la responsabilité; que cette affectation, temporaire il est vrai, suffit pour légitimer la réduction de taxe; que le service d'attelage est actuellement ce qu'il était lors de la rédaction de l'article 54; que, dès lors, l'expression du contrat *leurs chevaux* doit être interprétée et définie à l'aide des actes concomitants qui réglaient alors les attributions de ce service;

Vu le cahier des charges de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée annexé à la loi du 11 juin 1859;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que les deux pourvois sont formés contre le même arrêté et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Sur le recours de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée tendant à faire décider que tous les chevaux de troupe, pour bénéficier de la réduction de tarif stipulée par l'article 54 *de son cahier des charges, doivent être individuellement accompagnés :*

Considérant que, dans l'artillerie, le génie, le train d'artillerie et des équipages, les pontonniers, les deux chevaux composant un attelage font partie de l'armement du cavalier conducteur auquel ils sont affectés et qui en a la conduite et la responsabilité; qu'ils forment avec lui une unité de service et doivent par conséquent être considérés comme ses chevaux dans le sens de l'article 54 du cahier des charges de la compagnie requérante; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la réduction de taxe stipulée audit article était applicable aux conducteurs des corps dont s'agit à raison des deux chevaux affectés spécialement à leur service;

Sur le recours du Ministre de la guerre :

En ce qui touche le moyen tiré par le ministre de ce que le conseil de préfecture aurait statué ultra petita *en spécifiant que les deux chevaux d'un attelage, pour bénéficier de la réduction de tarif, doivent être accompagnés par le cavalier même au service duquel ils sont affectés :*

Considérant que la disposition de l'arrêté attaqué, dont le ministre demande l'annulation, est la conséquence nécessaire de l'interprétation de l'article 54 du cahier des charges donnée par le conseil de préfecture et confirmée par la présente décision; qu'ainsi le Ministre de la guerre n'est pas fondé à prétendre qu'il a été statué *ultra petita ;*

Sur les conclusions du ministre tendant à l'annulation de la disposition de l'arrêté attaqué portant que les chevaux d'officiers ne bénéficieront de la réduction de tarif que lorsqu'ils sont accompagnés des officiers auxquels ils appartiennent :

Considérant qu'aux termes de l'article 54 du cahier des charges de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée les officiers voyageant en corps ou isolément pour cause de service, envoyés en congé ou en permission, ne sont assujettis, eux et leurs chevaux, qu'au quart du tarif; qu'il suit de là que tout officier justifiant qu'il se déplace dans les conditions précitées a droit de faire voyager ses chevaux au tarif réduit; qu'aucune disposition du cahier des charges ne subordonne l'exercice de ce droit à l'obligation pour l'officier de les accompagner personnellement et dans le même train; qu'il y a lieu, dès lors, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué et d'interpréter l'article 54, en ce sens que les officiers ont droit de faire transporter leurs chevaux au quart du tarif sans avoir besoin de les accompagner personnellement, pourvu qu'ils justifient qu'ils effectuent le même voyage dans les conditions prévues audit article... (Renvoi de la compagnie devant le ministre pour faire régler, conformément à l'interprétation qui précède, les transports de chevaux d'officiers sur lesquels porte sa réclamation. Surplus des conclusions du ministre et requête de la compagnie tendant à faire décider que, pour bénéficier de la réduction de tarif, tous les chevaux de troupe devront être individuellement accompagnés, rejetés. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 8)

[9 mars 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Département. — Hôtel de préfecture. — Clauses et conditions générales de 1833. — (Sieurs Mandon et Demay contre le département de la Corrèze.)

Nouvelle expertise demandée. — Rejet : les experts se sont conformés à la mission qui leur avait été confiée par le Conseil d'État dans une décision antérieure. Rejet.

Honoraires d'experts. — Lorsque des experts n'ont pas reçu mission de procéder à la confection d'un nouveau décompte, mais seulement celle de donner leur avis sur certaines réclamations formulées, et à faire au décompte par voie de consé-

quence les rectifications correspondantes, leurs honoraires ne peuvent pas être calculés d'après les bases prévues au tarif pour les architectes qui règlent les mémoires des entrepreneurs. — Réduction des honoraires des experts.

Solidarité. — Lorsque le Conseil d'État ordonne une expertise à l'effet de vérifier les travaux d'un entrepreneur, dans l'intérêt commun des parties, celles-ci peuvent être solidairement comdamnées au paiement des frais d'expertise (*).

Intérêts des honoraires. — Les honoraires des experts liquidés par l'arrêté du conseil de préfecture peuvent produire des intérêts moratoires (**).

Vu la décision du Conseil d'État du 2 mai 1884, page 884...;

Vu le mémoire présenté pour les sieurs Mandon et Demay... tendant à ce qu'il plaise au Conseil... rejeter du débat le nouveau rapport des experts, ordonner un supplément d'instruction qui sera confié à un autre expert, surseoir à statuer sur les honoraires des sieurs Duvert et Lecomte, allouer les intérêts des intérêts des sommes dues aux entrepreneurs et condamner le département de la Corrèze et les experts aux dépens;

Vu les observations présentées pour le département de la Corrèze... tendant à ce qu'il plaise au Conseil... rejeter les nouvelles conclusions des entrepreneurs, adjuger au département de la Corrèze ses précédentes conclusions, réduire les honoraires des experts et condamner les sieurs Mandon et Demay à supporter les frais d'expertise et les dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, par sa décision du 2 mai 1884, le Conseil d'État a chargé les sieurs Duvert et Lecomte de procéder à une rectification de leur rapport d'expertise à l'effet de rétablir au profit des entrepreneurs toutes les sommes dont la réduction aurait été indûment faite par les experts par suite d'applications de

(*) Rapp. 3 mars 1882 (Bourguignon et autres), p. 227. Suivant l'expression de M. le commissaire du gouvernement, Valabrègue, les experts ne sont pas, dans l'espèce, les mandataires des parties, ils sont des auxiliaires de la justice, et il importe qu'ils puissent obtenir le paiement de leurs honoraires.

(**) Voy. 3 mars 1882 (Bourguignon et autres), p. 227. Cet arrêté avait refusé d'accorder des intérêts à raison des honoraires d'experts; mais il résulte des explications données par M. le commissaire du gouvernement Gomel, à l'occasion de cette affaire, que les honoraires n'ont été liquidés que par le Conseil d'État statuant en appel. Il ne pouvait être question d'intérêts. Dans le procès actuel, le conseil de préfecture avait liquidé les honoraires d'expertise, il y avait donc créance contre les parties en cause, cette créance était susceptible de porter intérêts. (Extrait du *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

prix ou de rectifications de métrages opérées par eux en dehors des contestations présentées par les sieurs Mandon et Demay contre le décompte définitif notifié par l'arrêté préfectoral du 24 avril 1878; que, dans leur nouveau rapport, les experts ont proposé d'augmenter de 11.433f,90 la somme afférente à la maçonnerie, de maintenir les chiffres primitivement indiqués pour les ouvrages de plâtrerie, de menuiserie et de miroiterie et de rétablir les chiffres portés au décompte définitif pour les autres travaux;

Considérant que, pour faire rejeter les propositions des experts, les sieurs Mandon et Demay soutiennent que la rectification du premier rapport n'a pas été opérée d'après les bases posées dans la décision du Conseil d'État, qu'au lieu de maintenir à leur profit les articles non contestés du décompte et de procéder à l'examen des articles contestés en indiquant sur chaque chef de réclamations les augmentations auxquelles pouvaient avoir droit les entrepreneurs, les experts se sont bornés, pour les différents ouvrages sur lesquels ils avaient proposé une réduction, à rétablir les sommes portées au décompte définitif; que les sieurs Mandon et Demay critiquent ce mode de procéder qui a eu pour effet de supprimer, sans examen des réclamations des entrepreneurs, les augmentations que les experts ont pu proposer sur quelques-uns des articles du décompte et demandent qu'une nouvelle expertise soit ordonnée sur l'ensemble des travaux;

Considérant que la décision du 2 mai 1884 a réglé définitivement les travaux de terrassements, a chargé les sieurs Duvert et Lecomte de calculer : 1° la somme pour laquelle le perron était compris dans les travaux supplémentaires; 2° la somme représentant la différence entre l'application des prix de la charpente aux poteaux d'huisserie et n'a renvoyé à l'examen des experts que la maçonnerie, les ouvrages de plâtrerie, menuiserie, couverture, plomberie, canalisation, peinture, vitrerie, miroiterie, dorure;

Considérant que les experts ont proposé de fixer à 6,500 francs la somme relative aux travaux du perron qui doivent être rejetés du décompte et à 1.891f,81 l'augmentation afférente aux poteaux d'huisserie; qu'il n'y a pas lieu de modifier sur ce point les propositions des experts;

Considérant, en ce qui concerne la maçonnerie, la plâtrerie, la menuiserie et la miroiterie, que les experts ont révisé tous les articles du décompte, en tenant compte notamment des réclamations des entrepreneurs relatives à la taille des pierres et à l'emploi de la pierre de Mulateix; qu'en augmentant de 11.433f,90 le

décompte de la maçonnerie et en maintenant pour les ouvrages de plâtrerie, de menuiserie et de miroiterie les chiffres du premier rapport d'expertise qui sont supérieurs aux chiffres portés au décompte définitif, il sera tenu un compte suffisant de la valeur desdits travaux;

Considérant, en ce qui concerne les autres ouvrages, qu'il résulte de l'instruction que les différences signalées par les entrepreneurs entre les chiffres du rapport d'expertise et les chiffres du décompte définitif proviennent d'une série de réductions que les experts avaient cru devoir proposer en rectifiant les évaluations des ingénieurs chargés de dresser le décompte définitif, et qu'aucune des augmentations réclamées par les entrepreneurs ne leur avait paru fondée; que, par suite, en rétablissant les chiffres du décompte au profit des sieurs Mandon et Demay, les experts se sont conformés à la décision du Conseil d'État; que, de ce qui précède, il résulte que les dernières propositions des experts doivent servir de base au règlement des travaux sans qu'il y ait lieu d'ordonner la nouvelle expertise demandée par les entrepreneurs;

Considérant, toutefois, que les sieurs Duvert et Lecomte se sont reportés aux chiffres du décompte dressé en juin 1877 et non aux chiffres du décompte signifié le 24 avril 1878; qu'en tenant compte de ces différences, il y a lieu de rétablir au crédit des entrepreneurs la somme de 438f,66 pour les ouvrages de couverture, la somme de 4.544f,11 pour les ouvrages de plomberie et canalisation, la somme de 1.612f,23 pour les ouvrages de peinture et vitrerie; qu'enfin, pour les ouvrages de dorure, la somme de 6.837 francs, dont l'allocation n'a fait l'objet d'aucune réserve de la part du département de la Corrèze, doit être portée au décompte des entrepreneurs;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Mandon et Demay ont demandé les intérêts des intérêts le 29 janvier 1887; qu'à cette date, il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de faire droit à leur demande;

En ce qui concerne les honoraires des experts :

Considérant qu'il a été reconnu par la décision du Conseil d'État du 2 mai 1884 que les experts n'avaient pas reçu mission de procéder à la confection d'un nouveau décompte; qu'ils auraient dû se borner à donner leur avis sur les diverses réclamations formulées par les entrepreneurs et à indiquer quelles rectifications devaient être en conséquences opérées au décompte

par suite des réclamations admises; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a calculé le montant des honoraires d'après les bases du tarif applicable aux architectes chargés de régler les mémoires des entrepreneurs; qu'il sera fait une juste appréciation en fixant à une somme totale de 12.000 francs les honoraires des experts;

En ce qui concerne les intérêts demandés par les experts sur le montant de leurs honoraires et leur demande tendant à ce que le paiement de leurs honoraires soit mis solidairement à la charge du département et des entrepreneurs :

Considérant que les frais d'expertise ont été liquidés par l'arrêté du conseil de préfecture et que les intérêts que les experts ont demandés devant le Conseil d'État le 2 décembre 1882 doivent leur être alloués à partir dudit jour;

Considérant, d'autre part, que les frais d'honoraires ont été faits dans une expertise ordonnée par le conseil de préfecture entre les parties en cause et dans leur intérêt commun; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider que le paiement en sera supporté solidairement par le département et les entrepreneurs;

En ce qui concerne la répartition des frais d'expertise ;

Considérant que les sieurs Mandon et Demay ne justifient pas qu'en mettant à leur charge les trois quarts des frais d'expertise le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Conclusions tendant à faire ordonner une nouvelle expertise rejetées. Le montant des sommes dues par le département de la Corrèze aux sieurs Mandon et Demay en vertu de la décision du Conseil d'État du 2 mai 1884 est réduit de 6.500 francs pour les travaux du perron et augmenté : 1° de 1.891f,81 pour les poteaux d'huisserie; 2° de 11.433f,90 pour la maçonnerie; 3° de 438f,66 pour les ouvrages de couverture; 4° de 4.544f,11 pour les ouvrages de plomberie et canalisation; 5° de 1.612f,23 pour les ouvrages de peinture et de vitrerie; 6° de 6.837 francs pour les ouvrages de dorure. Les sieurs Mandon et Demay auront droit aux intérêts des intérêts échus le 29 janvier 1887 à partir dudit jour. Département et sieurs Mandon et Demay condamnés solidairement à payer les honoraires des experts qui sont fixés à la somme de 12.000 francs avec les intérêts à partir du 2 décembre 1882 et qui seront supportés définitivement un quart par le département et trois quarts par les entrepreneurs. Il sera fait masse des dépens, à l'exclusion de ceux exposés par les sieurs Duvert et Lecomte, lesquels resteront à leur charge

pour être supportés moitié par le département de la Corrèze, moitié par les sieurs Mandon et Demay.)

(N° 9)

[9 mars 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Ville de Nantes. — Travaux de pavage et d'entretien des rues et places. — Marché sur série de prix. — (Sieur Hennaü contre ville de Nantes.)

Lorsqu'une ville a traité pour l'entretien de ses voies publiques avec un entrepreneur qui se charge des travaux, pendant une période déterminée, moyennant un prix fixé par la série, cet entrepreneur n'est pas fondé à soutenir que des travaux exécutés après l'expiration de son marché font partie de son entreprise, par le motif qu'ils ne seraient que l'achèvement de ceux déjà exécutés par lui et que l'ingénieur de la voirie lui avait adressé un ordre de service pour lui enjoindre de reprendre les travaux interrompus à l'époque où se terminait le marché; cet ordre a d'ailleurs été révoqué le surlendemain avant que l'entrepreneur ait fait aucune dépense pour son exécution, bien que l'entreprise eût pour objet les travaux à exécuter sur les voies publiques; jugé que la ville avait pu faire porter par le génie militaire, sur les voies destinées à donner accès aux casernes nouvellement construites, les déblais provenant des fouilles de ces casernes (*).

Dommages causés aux canalisations de la compagnie des Eaux par les travaux de l'entrepreneur : indemnité payée par l'entrepreneur : responsabilité. — La clause disposant que l'entrepreneur n'aura droit à aucune indemnité pour les pertes provenant de sa négligence, défaut de moyens ou fausses manœuvres, est inapplicable au cas où le dommage provient du fait des agents de l'administration municipale : renvoi à l'expertise.

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Hennaü... tendant à ce qu'il

(*) Le ministre de l'intérieur s'exprimait ainsi sur ce point : « Le traité conclu avec le sieur Hennaü n'était pas, il est vrai, encore expiré lorsque la ville a confié l'exécution de ces travaux au génie militaire; mais il était certain que le requérant n'aurait pas eu le temps de les entreprendre avant le 31 décembre 1881. Il ne peut donc prétendre que ses droits ont été lésés par ce marché passé par anticipation avec le génie. »

plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 juin 1884, par lequel le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure, statuant sur les réclamations du requérant relatives au décompte de son entreprise, a, tout en ordonnant l'expertise sur un certain nombre de chefs, rejeté immédiatement le surplus de ses réclamations; — *Ce faisant, attendu :* 1° qu'il s'est rendu adjudicataire de tous les travaux de voirie à exécuter dans la ville de Nantes du 1er janvier 1880 au 31 décembre 1881; qu'à cette dernière date il avait commencé les travaux de nivellement de la rue de l'Ermitage, et qu'il est conforme au droit et à l'usage que les entrepreneurs soient chargés d'achever les travaux qu'ils ont commencés; qu'un ordre de service, lui enjoignant de prendre ses dispositions pour terminer les travaux dont s'agit, lui a, en conséquence, été notifié le 3 juin 1882; mais que, postérieurement à cette date, un autre entrepreneur lui a été substitué pour l'achèvement desdits travaux et qu'il a droit de ce chef à une indemnité; 2° qu'avant même l'expiration de son traité, la ville de Nantes a confié au génie militaire l'exécution des travaux de nivellement de la place des casernes Barbin, qui faisaient partie de son entreprise, et qu'il est fondé à réclamer la réparation du préjudice qui lui a été causé par ce fait; 3° qu'il s'est rendu, aux termes de son marché, concessionnaire des travaux d'exploitation de la carrière de Misery, appartenant à la ville de Nantes, et que, malgré les clauses dudit marché, la ville a permis au sieur Gelior d'exploiter une tranche de rocher et d'occuper une bande de terrain faisant partie de cette carrière; qu'une indemnité doit lui être allouée de ce chef; 4° qu'enfin il a été condamné, par jugement du tribunal civil de Nantes, à payer une somme de 4.349^f,65 à la compagnie des Eaux; que la ville de Nantes doit le garantir de cette condamnation; qu'en effet, les avaries causées aux conduites de ladite compagnie ont eu pour cause des manœuvres imprudentes et des négligences imputables aux agents de l'administration municipale, aux ordres desquels le requérant était tenu de se conformer; ordonner que l'expertise portera sur les divers chefs de réclamation ci-dessus indiqués; allouer au requérant les intérêts et les intérêts des intérêts des sommes qui lui sont dues; condamner la ville de Nantes aux dépens;

Vu les observations en défense présentées pour la ville de Nantes... tendant au rejet de la requête, par les motifs : en ce qui concerne le premier chef de demande, que, le marché passé entre la ville et le sieur Hennaü étant un marché sur série de prix, le requérant, après la date fixée pour l'expiration dudit

marché, n'avait aucun droit à terminer les travaux commencés; que, si, par suite d'une erreur, un ordre de service lui a prescrit, le 3 juin 1882, de continuer les travaux de nivellement de la rue de l'Ermitage, cet ordre a été rapporté dès le surlendemain, et que le sieur Hennaü n'établit pas qu'il ait fait aucune dépense pour l'exécution de cet ordre; sur le deuxième chef, que, les travaux de nivellement de la place des casernes Barbin étant très considérables, le sieur Hennaü ne pouvait élever la prétention de les terminer avant l'expiration de son marché; que, dès lors, la ville de Nantes, en traitant avec le génie militaire pour l'exécution de ces travaux, n'a causé aucun préjudice au requérant; sur le troisième chef, attendu que la ville, en permettant au sieur Gelior de passer sur un terrain dépendant de la carrière de Misery, n'a pas porté atteinte au droit qui était réservé au requérant d'exploiter ladite carrière; sur le quatrième chef, attendu qu'aux termes de l'article 20 du cahier des charges il n'est alloué à l'entrepreneur aucune indemnité à raison des pertes, avaries, dommages occasionnés par négligence, imprévoyance, défaut de moyens ou fausses manœuvres; que, d'ailleurs, le sieur Hennaü a signé les décomptes des travaux pendant lesquels les accidents dommageables se sont produits ;

Vu les nouveaux mémoires produits pour le sieur Hennaü... dans lesquels le requérant insiste sur ces points que les travaux de nivellement de la place des casernes Barbin ont été exécutés par le génie militaire avant le 31 décembre 1881, date de l'expiration du marché passé entre la ville de Nantes et le sieur Hennaü et que les travaux étaient des travaux de voirie, qu'aux termes de son marché le sieur Hennaü avait seul le droit d'exécuter; et demande à nouveau les intérêts des intérêts;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne *le non-achèvement par le requérant des travaux de nivellement de la rue de l'Ermitage :*

Considérant qu'aux termes du marché sur série de prix passé entre la ville de Nantes et le sieur Hennaü, le 27 juillet 1879, celui-ci s'est rendu adjudicataire de tous les travaux à exécuter sur les voies publiques de ladite ville pendant deux années consécutives, du 1er janvier 1880 au 31 décembre 1881; que, dans ces conditions, le requérant n'est pas fondé à soutenir que la portion des travaux du nivellement de la rue de l'Ermitage qui a été exécutée après le 31 décembre 1881 faisait partie de son entreprise et qu'il a droit à une indemnité à raison du non-achèvement par lui desdits travaux; qu'à la vérité un ordre émanant

de l'ingénieur chargé du service de la voirie municipale a enjoint, le 3 juin 1882, au requérant de prendre ses dispositions pour la continuation de ces travaux qui avaient été interrompus depuis le mois de décembre 1881, mais que le sieur Hennaü ne justifie pas qu'il ait fait pour l'exécution de cet ordre, qui a été rapporté le surlendemain, des dépenses dont il devrait être indemnisé;

En ce qui concerne les travaux de nivellement de la caserne Barbin :

Considérant que le marché du sieur Hennaü qui portait sur tous les travaux à exécuter sur les voies publiques de la ville de Nantes et ayant pour objet l'exécution des passages, bordures de trottoirs, dallages en granit, fourniture de pierres cassées, etc..., ne faisait pas obstacle à ce que la ville pût faire porter par le génie militaire sur les voies publiques destinées à donner accès aux casernes Bardin des déblais provenant des fouilles de la construction desdites casernes, et que cette circonstance ne saurait ouvrir au requérant droit à indemnité;

Sur la demande d'indemnité relative : 1° à l'exploitation par le sieur Gelior d'une tranche de rocher dépendant de la carrière de Misery; 2° à la gêne qui aurait été causée par le fait de la ville de Nantes à l'exploitation par le requérant de ladite carrière :

Considérant que, si le sieur Hennaü s'est rendu, aux termes de son marché, concessionnaire des travaux d'exploitation de la carrière de Misery, d'une part il ne justifie pas que le sieur Gelior ait exploité une partie de ladite carrière, d'autre part il résulte de l'instruction qu'aucun obstacle n'a été apporté par le fait de la ville de Nantes à l'exploitation du requérant;

Sur les conclusions du sieur Hennaü tendant à obtenir le remboursement par la ville de Nantes de la somme de 4.349f,65, qu'il a été condamné à payer pour dommages causés aux conduites d'eau de la compagnie des Eaux :

Considérant que si, aux termes de l'article 20 du cahier des charges, l'entrepreneur n'a droit à aucune indemnité à raison des pertes, avaries, dommages occasionnés par négligence, imprévoyance, défaut de moyens et fausses manœuvres, ces dispositions ne doivent recevoir application qu'au cas où les dommages causés proviennent de la faute de l'entrepreneur; que, dans l'espèce, le sieur Hennaü allègue que les ruptures des conduites ont eu pour cause des imprudences imputables aux agents de l'administration municipale, aux ordres desquels il a dû se conformer; que ces allégations sont pertinentes et admissibles;

qu'il y a lieu, dès lors, d'étendre sur ce point la mission de l'expert qui aura à rechercher si la responsabilité de la ville est engagée, et, en cas d'affirmative, à fixer l'indemnité qui pourrait être due au requérant de ce chef... (L'expert désigné par le conseil de préfecture recherchera si les avaries occasionnées aux conduites d'eau de la compagnie des eaux et que le sieur Hennaü a été obligé à réparer ont eu pour cause l'imprudence des agents de l'administration municipale et, en cas d'affirmative, quelle indemnité doit être accordée au sieur Hennaü de ce chef. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Les dépens seront supportés pour un tiers par la ville de Nantes et pour deux tiers par le sieur Hennaü.)

(N° 10)

[9 mars 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Trépidation résultant du passage des trains. — (Sieur Mayrargues contre Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.)

L'acquéreur d'une maison, postérieurement aux dommages résultant de l'exécution de travaux publics (trépidation causée par le passage des trains), n'a pas droit à une indemnité à raison de ce que ces dommages se seraient aggravés postérieurement à son acquisition par suite d'une augmentation de la vitesse et du poids des machines. — Il n'a pas été exécuté de nouveaux travaux depuis l'acquisition (*). — *Rejet de la demande d'indemnité sans expertise.*

Vu la requête du sieur Mayrargues... tendant à ce qu'il plaise

---

(*) Voy. 19 mars 1886, Sautereau (*Ann.* 1886, p. 614).

Pour demander une indemnité le requérant s'appuyait sur l'arrêt du 7 août 1883 (Donadieu, *Ann.* 1884, p. 524), qui juge que, quand le dommage jusqu'alors latent apparaît, le droit à indemnité prend seulement naissance au profit de l'acquéreur; mais cette prétention a été repoussée par M. le commissaire du gouvernement qui a enfermé le requérant dans le dilemme suivant : ou la cause du dommage, l'ébranlement de la maison par le passage des trains, est le résultat de la construction de la voie, c'est un dommage de nature à créer un droit à indemnité; mais comme le sieur Mayrargues ne justifie pas d'une cession de ce droit, né dans la personne de son vendeur, lors de la vente passée en 1879, il n'est pas recevable à demander une indemnité; ou le dommage résulte d'une aggravation produite par la circulation sur la ligne des lourdes locomotives des trains de vitesse, depuis la cession de l'im-

au Conseil annuler — un arrêté du 7 novembre 1884, par lequel le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes a rejeté sa demande d'indemnité contre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à raison des dégradations causées à son immeuble par la trépidation résultant du passage des trains; — *Ce faisant, attendu* que les dommages de cette nature sont considérés par la jurisprudence comme provenant de l'exécution de travaux publics et que, l'existence du préjudice n'étant pas contestable, le requérant avait droit à indemnité; que l'arrêté attaqué a opposé à la demande une fin de non-recevoir qui ne saurait être maintenue; qu'en effet, si l'exécution des travaux publics est antérieure à l'acquisition de l'immeuble par le requérant, les dommages n'ont été causés que postérieurement, par la création de trains de vitesse, avec des machines d'un poids exceptionnel; qu'ainsi, le sieur Mayrargues ayant été le premier à souffrir de ce préjudice, c'est bien dans sa personne qu'est né le droit à indemnité; que, dès lors, le précédent propriétaire ne pouvait lui faire cession dudit droit et que le requérant a qualité pour demander la réparation qui lui est due; par ces motifs, lui allouer les sommes demandées devant le conseil de préfecture, avec les intérêts, et condamner la compagnie aux dépens;

Vu le mémoire en défense de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée... tendant au rejet de la requête du sieur Mayrargues, avec dépens, par le motif que la décision attaquée est conforme à la jurisprudence du Conseil d'État; qu'en effet l'immeuble a été vendu au demandeur en 1879, avec toutes les charges pouvant résulter de la proximité du chemin de fer; que la demande en indemnité n'étant fondée ni sur la construction défectueuse de la ligne, ni sur l'exécution de travaux postérieurs à l'acquisition, la cause du dommage est nécessairement antérieure à cette acquisition; que l'établissement de la voie ferrée comportait, en effet, une exploitation pouvant donner lieu à un trafic illimité; qu'en fait, ce n'est pas la proximité du chemin de fer qui a pu causer à la construction dont il s'agit les dégradations dont le sieur Mayrargues se plaint, car cette construction est séparée de la voie par un large remblai et un mur de soutènement;

Vu le nouveau mémoire de la compagnie défenderesse... ten-

---

ble en 1879, alors il se rattache à des *faits d'exploitation*, qui ne peu- être appréciés par la juridiction administrative. Dans les deux hypo- es le recours du sieur Mayrargues doit être rejeté. (Extrait du *Rec. des du C. d'Ét.*)

dant aux mêmes fins que précédemment, par le motif que le conseil de préfecture a pu statuer valablement sans ordonner l'expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, puisqu'il décidait que, quel que fut le résultat d'une expertise, le sieur Mayrargues était sans droit à l'indemnité demandée;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4 et la loi du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT que la demande du sieur Mayrargues tendait à obtenir la réparation d'un dommage causé à une serre faisant partie de sa propriété, par la trépidation résultant du passage des trains sur un remblai qui longe cette construction; que, si le dommage allégué, qui proviendrait de l'accroissement de la vitesse des trains et du poids des machines, ne s'est produit qu'après l'acquisition par le sieur Mayrargues de ladite propriété, il n'est pas contesté que l'établissement de la ligne de chemins de fer était antérieur à cette acquisition, et que la compagnie n'a pas exécuté de nouveaux travaux modifiant les conditions d'établissement de la voie; que l'auteur du sieur Mayrargues n'a jamais élevé de réclamation contre l'état de choses résultant de l'existence du chemin de fer; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, sans ordonner une expertise, la demande en indemnité du sieur Mayrargues contre la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée... (Rejet avec dépens.)

(N° 11)

[9 mars 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest contre ville de Pontorson.)

Une commune est recevable à demander une indemnité à une compagnie de chemin de fer, à raison des dommages causés à la collectivité de ses habitants par la rupture d'une canalisation — lui appartenant et alimentant une fontaine publique — produite par la construction d'une voie ferrée.

Privation d'eau par suite de la rupture de la canalisation pendant un laps de temps excédant la durée normale des travaux : dommage de nature à ouvrir un droit à indemnité. Appréciation de cette indemnité.

VU LA REQUÊTE... présentée pour la compagnie des chemins de fer

de l'Ouest, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 mars 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Manche l'a condamnée à payer à la ville de Pontorson une indemnité de 7.500 francs pour privation, pendant plus d'une année, des eaux d'une source qui alimentait une fontaine publique, à la suite de travaux de fouilles pratiquées par la compagnie pour l'établissement de la ligne d'Avranches à Dol; — *Ce faisant, attendu* que la ville de Pontorson n'a pas qualité pour réclamer la réparation d'un préjudice causé à ses habitants par la privation temporaire des eaux nécessaires à leur consommation; que sa demande aurait dû, par suite, être rejetée comme non recevable; attendu, au fond, que le fait d'avoir intercepté une conduite d'eau alimentant une fontaine publique ne saurait créer contre la compagnie un droit à indemnité, celle-ci n'ayant fait qu'user de son droit de propriétaire sur le terrain par elle acquis à la suite de l'expropriation qui avait eu pour effet d'éteindre toutes les servitudes qui auraient pu grever antérieurement le fonds; que, d'ailleurs, les travaux de construction du chemin de fer n'ont pas eu pour résultat d'intercepter le cours des eaux; que la conduite provisoire posée par la compagnie avait été établie dans de bonnes conditions; que, si le débit de la fontaine publique a été diminué ou même complètement supprimé pendant plusieurs mois, c'est par suite de l'état de vétusté de l'ancienne conduite posée par la commune et des fuites qui se sont produites par la faute des agents de la ville, sur des points situés en dehors de la portion de conduite rétablie par la compagnie; attendu, subsidiairement, que l'évaluation de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture est très exagérée; par ces motifs, décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle; subsidiairement, réduire l'indemnité allouée par le conseil de préfecture, mettre à la charge de la ville de Pontorson tous les dépens faits tant devant le conseil de préfecture que devant le Conseil d'État, ainsi que les frais d'expertise et de tierce expertise qui ont été mis à la charge de la compagnie par l'arrêté attaqué; et attendu que la compagnie a exécuté comme contrainte et forcée les condamnations prononcées par l'arrêté attaqué : condamner la ville à la restitution de toutes les sommes indûment perçues avec les intérêts à dater du jour du paiement;

Vu le mémoire présenté pour la ville de Pontorson, tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le pourvoi ci-dessus visé, ar le motif que la ville a qualité pour réclamer la réparation du réjudice résultant de ce qu'une conduite établie à l'effet d'as-

surer le service de distribution des eaux sur le territoire de la commune a été interceptée pendant un an; qu'elle est, d'autre part, fondée à demander une indemnité à raison du dommage direct et matériel qui a été la conséquence des travaux de fouilles exécutés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest; qu'en effet, si la compagnie a rétabli à ses frais la conduite interrompue, elle a construit les ouvrages provisoires et définitifs établis à cet effet d'une manière si défectueuse que le service des eaux n'a pu fonctionner depuis le 12 avril 1878 jusqu'au 13 juin 1879; 2° statuant sur le recours incident de ladite ville, décider que, conformément à l'avis du tiers expert, l'indemnité de 7.500 francs allouée par l'arrêté attaqué, sera portée à 14.035 francs, avec intérêts du jour de la demande, condamner en outre la compagnie des chemins de fer de l'Ouest au paiement des dépens, y compris les frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que la ville de Pontorson n'aurait pas qualité pour réclamer la réparation du préjudice causé à ses habitants par la privation temporaire de l'eau nécessaire à leur consommation :*

Considérant que la conduite interceptée par les travaux de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest était une propriété communale et qu'elle était destinée à alimenter une fontaine publique de la ville de Pontorson; qu'ainsi ladite ville a qualité pour demander la réparation du préjudice dont s'agit;

AU FOND :

Considérant qu'au cours des travaux de construction du chemin de fer d'Avranches à Dol, une tranchée creusée par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest ayant rencontré une conduite d'eau qui alimentait la ville de Pontorson, la compagnie a immédiatement rétabli à ses frais ladite conduite en pratiquant une déviation provisoire pendant les fouilles et en installant ensuite un siphon sous la plate-forme de la voie;

Considérant que si, par l'effet d'une exécution imparfaite de ces ouvrages, la privation d'eau dont se plaint la ville de Pontorson a excédé la durée normale des travaux, et s'il en est résulté pour ladite ville un dommage de nature à lui créer un droit à indemnité, il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à la somme de 1.500 francs l'indemnité due de ce chef à la ville par la compagnie du chemin de fer de l'Ouest;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que la compagnie requérante ne justifie pas que

le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en mettant à sa charge la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise... (Réduction à 1.500 francs de l'indemnité de 7.500 francs allouée par l'arrêté attaqué à la ville de Pontorson. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. La ville de Pontorson remboursera à la compagnie la somme que celle-ci a payée au-delà de celle à laquelle ladite ville a droit en vertu de la présente décision, avec les intérêts à 5 p. 100, à dater du jour où le paiement a été effectué. Surplus des conclusions de la compagnie et recours incident de la ville rejetés. Il sera fait masse des dépenses pour être supportés, trois quarts par la ville de Pontorson, et un quart par la compagnie de l'Ouest, à l'exception des dépens du recours incident qui demeureront à la charge de la ville.)

(N° 12)

[9 mars 1888]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Passage à niveau. — Dégradation d'un vantail. — Inapplicabilité de la loi du 30 *mai* 1851. — *Pas de contravention. — Relaxe.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Flandrin.)

(Recours du Ministre des travaux publics contre un arrêté du 11 mars 1887, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure s'est borné à condamner le sieur Flandrin à payer à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest la somme de 28f,20 à titre de réparation du dommage causé par lui, et aux frais du procès-verbal dressé contre lui pour avoir détérioré le vantail du passage à niveau n° 50 de la ligne du chemin de fer de Segré à Nantes. — Rejet par des motifs analogues à ceux de l'arrêt ministériel des travaux publics contre Come, 10 février 1888, *suprà*, p. 6).

(N° 13)

[16 mars 1888]

Travaux publics. — Départements. — Chemins vicinaux. — Pont

interdépartemental. — (Département de la Vienne contre département de la Haute-Vienne.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent, sauf appel au Conseil d'État, pour connaître des difficultés qui s'élèvent entre deux départements, sur le sens et la portée d'une promesse de subvention faite par l'un d'eux à l'autre, en vue d'exécuter un travail public, qui a le caractère interdépartemental, dans l'espèce, un pont sur une rivière bornant la limite des deux départements (*).

Clause forfaitaire. — En présence d'une convention passée entre les départements de la Vienne et celui de la Haute-Vienne, portant que le premier mettra à la disposition du second la somme de 18.700 *francs, représentant la moitié de la dépense des ouvrages d'art d'intérêt commun sous la réserve expresse que cette somme est allouée à forfait, et que le département ne pourra, en aucun cas, être appelé à contribuer à cette construction pour une part plus considérable, le conseil de préfecture a pu mettre à la charge du département de la Vienne la moitié des dépenses faites au cours des travaux, par suite d'un cas de force majeure, dans l'espèce, crue extraordinaire de la rivière sur laquelle le pont devra être construit. — Le forfait ne s'applique pas aux réparations des accidents de force majeure survenus en cours d'exécution.*

Vu la requête du département de la Vienne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a condamné le département

(*) L'argumentation du mémoire, sur la question de compétence ci-dessus posée, était ainsi résumée dans le rapport de M. Jagerschmidt : « A l'appui de son pourvoi, le département de la Vienne soutient que le litige porté devant le conseil de préfecture de la Haute-Vienne n'est pas de la compétence de la juridiction administrative; selon lui, la connaissance en appartiendrait à l'autorité judiciaire, puisqu'il s'agit de trancher entre les deux départements, pour le compte desquels le pont a été construit à frais communs, un dissentiment relatif à la proportion dans laquelle ils doivent respectivement concourir au paiement de la dépense d'après une convention d'une nature toute particulière. Cette convention passée entre deux copropriétaires, à l'effet de fixer la part qu'ils devront supporter dans les charges de la chose commune, n'a aucun rapport avec les souscriptions à un travail d'utilité publique, consenties par des particuliers, ou par des établissements publics : c'est un point de droit civil concernant une propriété indivise : les difficultés sur le sens et l'exécution d'une pareille convention doivent être portées devant les tribunaux civils. » (Extrait du *Rec. des Arr. du Cons. d'Ét.*)

requérant à payer au département de la Haute-Vienne une somme de 1.539f,61 à titre de contribution dans la dépense supplémentaire faite pour la construction du pont de Massugeon et occasionnée par une crue extraordinaire de la Gartempe; — *Ce faisant*, décharger le département requérant des condamnations prononcées contre lui, et condamner le département de la Haute-Vienne aux dépens;

Vu le mémoire en défense du département de la Haute-Vienne... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu la loi du 2 pluviôse an VIII;

Sur la compétence :

Considérant que l'engagement pris par le département de la Vienne de contribuer aux dépenses de construction du pont de Massugeon constitue un contrat relatif à l'exécution d'un travail public, et que, dès lors, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur les difficultés qui se sont élevées sur l'exécution dudit engagement;

Au fond :

Considérant que le pont de Massugeon, établi sur un point de la Gartempe où ce cours d'eau sert de limite aux départements de la Vienne et de la Haute-Vienne, est un ouvrage d'utilité commune, que les deux départements, à la suite de négociations et d'études préliminaires, avaient décidé de construire à frais communs; que le montant de la dépense, fixé d'abord à 42.000 francs, a été réduit à 37.400 francs dans le projet définitivement approuvé, et que le conseil général de la Vienne s'est engagé à supporter la moitié de cette dépense, soit 18.700 francs, sous la réserve que la contribution de ce département ne pourrait être élevée à une somme supérieure; que cette réserve doit être interprétée en ce sens, que le département de la Vienne, qui n'était pas chargé de l'exécution du projet, ne serait tenu de participer en aucun cas aux augmentations de dépenses qui proviendraient soit d'imprévisions du devis, soit du fait des agents chargés de l'exécution des ouvrages;

Mais considérant qu'un événement de force majeure s'étant produit au cours des travaux et ayant nécessité un supplément de dépense de 3.079f,23, les conséquences dommageables de cet événement, qui ne rentre pas dans les cas prévus par la réserve précitée, doivent être également supportées par les deux départements; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a mis à la charge du

département requérant la moitié de la dépense dont s'agit... (Rejet avec dépens.)

(N° 14)

[16 mars 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Travaux de défense de la plage d'Arcachon. — Cessation de travail, par ordre de l'administration.— Résiliation.— Conséquence.— Cahier des charges. — Bordereau. — (Sieurs Monnet et Fleurant.)

Articles 34 *et* 43. — *Résiliation : reprise du matériel. — Décidé qu'une clause du devis dérogeant expressément à l'article* 34 *du cahier des clauses et conditions générales, le ministre avait pu, à la suite de l'abandon du projet, résilier l'entreprise et que, dès lors, l'administration n'était pas tenue de reprendre le matériel* (*).

(*) L'article 7 du devis et cahier des charges, sur l'interprétation duquel portait la difficulté, s'exprime ainsi :

« L'entrepreneur prendra les mesures nécessaires pour avoir terminé ces travaux dans un délai de deux années à partir du jour de l'adjudication. Si cette durée est portée à trois années par insuffisance des crédits, il ne pourra élever aucune réclamation de ce fait. Passé le délai de trois années et pour chaque année qui suivra, l'entrepreneur aura droit, en dehors du prix des travaux, à une allocation de 1.500 francs qui sera diminuée du rabais de l'adjudication. Si la cinquième année est expirée avant l'achèvement du projet ou si celui-ci est complètement ajourné par une décision ministérielle, la résiliation sera prononcée sur la demande de l'entrepreneur ou sur celle de l'Administration, et, dans les deux cas, il sera alloué à l'entrepreneur une indemnité du dixième des travaux restant à faire en vertu de l'adjudication; ces travaux étant, au préalable, diminués du sixième de la totalité adjugée. »

En présence de cette disposition le Conseil d'État avait à résoudre les deux questions suivantes : 1° l'indemnité fixée par cet article s'applique-t-elle seulement au cas où la résiliation a été la conséquence de l'insuffisance des crédits ou s'étend-elle, au contraire, au cas où la résiliation a été motivée par l'abandon des travaux de la part de l'Administration ; 2° cette indemnité se cumule-t-elle avec la reprise du matériel par l'Administration, ou est-elle exclusive de cette reprise ?

I. En fait, les travaux commencés en 1878 avaient été arrêtés en 1880, parce que les résultats obtenus n'avaient pas été satisfaisants.

Les ingénieurs ont pensé qu'il convenait de renoncer au système adopté, qui consistait dans l'implantation de digues, et depuis, pour étudier de nouvelles dispositions, et, en présence de cette situation, ils ont proposé de sus-

Marché dommageable des travaux :

Lorsqu'un prix moyen de compensation a été fixé pour les travaux faciles et difficiles, le fait par l'administration de résilier le marché après avoir ordonné l'exécution des seuls travaux difficiles donne droit à une indemnité au profit de l'entrepreneur (*).

Économie prétendue réalisée par l'État dans les transports par le fait de l'entrepreneur ; demande d'indemnité : rejet.

---

pendre les travaux et de résilier l'entreprise par application du dernier paragraphe de l'article 7 du devis. Cette résiliation a été effectivement prononcée par décision ministérielle du 17 juin 1881. A défaut d'une disposition spéciale du marché, la situation devait être réglée par application des articles 34 et 43 du cahier des clauses et conditions générales, qui assurent à l'entrepreneur, outre la reprise de son matériel par l'Administration, une indemnité égale au bénéfice dont il est privé. L'article 7 du devis fixait cette indemnité à forfait au dixième des travaux restant à exécuter, après diminution du sixième de la totalité adjugée. Cette clause est conforme, dans son ensemble, à la clause type établie par la circulaire ministérielle du 14 avril 1877 ; mais, tandis que cette dernière contient un cinquième paragraphe ainsi conçu : « Les dispositions de l'article qui précède sont applicables au cas de la cessation absolue des travaux ou de leur ajournement pour plus d'une année », l'article 7 du cahier des charges était loin de s'expliquer sur la question avec la même netteté. Toutefois, le Conseil d'État a jugé que, pris dans son ensemble, cet article avait une portée assez étendue pour constituer une dérogation expresse à l'article 34.

II. En ce qui touche la deuxième question, les termes de l'article 7 sont identiques à ceux de la clause type de la circulaire de 1877. L'entrepreneur soutenait que l'article 7 du marché ne fixait un forfait que pour l'indemnité ; qu'il ne s'était pas occupé de la reprise du matériel et que, par suite, cette reprise avait été laissée sous l'empire du cahier de 1866 qui l'impose à l'Administration lorsqu'elle prononce la cessation absolue des travaux et la résiliation de l'entreprise. Cette argumentation trouvait une base assez solide, il faut le reconnaître, dans le texte de l'article du devis. Mais en se reportant à la circulaire ministérielle de 1877, il est facile de se rendre compte que la disposition du cahier de 1866 prescrivant la reprise du matériel est une de celles qui ont préoccupé le rédacteur de la circulaire et qu'il a entendu abroger en établissant l'article type reproduit dans le devis de l'entreprise. On comprend, disait-il, que lorsqu'il s'agit de travaux de routes, le matériel employé à ces travaux est trop peu important, eu égard à la somme de la dépense pour qu'il y ait lieu, de ce côté, de redouter de grands embarras. Mais il n'en est pas de même pour d'autres catégories d'entreprises, telles, par exemple, que celles qui ont pour objet l'établissement de chemins de fer, la construction de ponts ou autres ouvrages d'art, l'exécution de travaux à la mer, etc. Dans ce dernier cas, une dépense assez considérable s'impose pour le matériel seul. C'est de ce passage de la circulaire que s'est inspiré le Conseil d'État pour décider que l'administration n'était pas tenue de reprendre le matériel des sieurs Monnet et Fleurant.

(*) Voy. 18 mars 1869 (Veyret), *Ann.* 1869, p. 543.

Frais de magasinage des matériaux mis à la charge de l'entrepreneur qui a négligé de décharger les wagons dans les vingt-quatre heures suivant les conditions du devis.

Cautionnement. Intérêts. Réception provisoire. — Décidé que la présentation du décompte, après abandon des travaux, impliquait réception provisoire et faisait courir le délai de garantie; en conséquence, les intérêts du cautionnement sont dus six mois après cette date.

Vu la requête pour les sieurs Monnet et Fleurant... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 27 juillet 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté leur demande en résiliation de leur entreprise et les autres réclamations se rapportant au règlement de leur décompte; — *Ce faisant, attendu* que les sieurs Monnet et Fleurant ont été déclarés, le 18 septembre 1877, adjudicataires des travaux à exécuter pour la défense de la plage d'Arcachon; que, par décision ministérielle du 17 juin 1881, l'entreprise a été résiliée; que c'est à tort que la résiliation a été prononcée par application de l'article 7 du devis; qu'en effet, il y a eu un ordre de cessation des travaux antérieurement à la décision ministérielle; qu'il y avait lieu de prononcer la résiliation par application de l'article 34 du cahier des clauses et conditions générales, l'article 7 du devis ne pouvant s'appliquer que dans le cas d'insuffisance des crédits, et qu'il est constant que les travaux ont été abandonnés parce que les résultats obtenus n'avaient pas paru satisfaisants; qu'ainsi l'indemnité à allouer aux entrepreneurs ne doit pas être l'indemnité forfaitaire de l'article 7 du devis, mais une indemnité en rapport avec le dommage causé; que le matériel de l'entreprise doit être repris par l'administration; qu'une indemnité est due aux sieurs Monnet et Fleurant en raison du mode d'exécution des travaux qui ont été commencés contrairement au devis, au point le plus éloigné du lieu de l'embarquement des moellons à immerger; que les entrepreneurs ont exécuté la partie la plus onéreuse des travaux et ont été, par suite de la résiliation, privés des bénéfices qu'ils pouvaient légitimement espérer; qu'il doit être tenu compte aux sieurs Monnet et Fleurant de l'économie de 0f,156 par tonne et par kilomètre qu'ils ont permis à l'administration de réaliser sur le transport des moellons par la découverte d'une carrière plus rapprochée que celle prévue au devis; qu'ils doivent être déchargés des frais de magasinage auxquels ils ont été condamnés par le conseil de préfecture, puisqu'ils

n'avaient pas été mis en demeure par la compagnie d'enlever les chargements; décider qu'il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de : 1° déterminer le quantum du préjudice causé aux sieurs Monnet et Fleurant par suite de la résiliation de leur entreprise conformément à l'article 34 du cahier des clauses et conditions générales de 1866, en tenant compte du dommage résultant des changements apportés dans l'ordre et le mode d'exécution des travaux; 2° d'évaluer le matériel de l'entreprise au moment de la cessation des travaux pour être ultérieurement statué après expertise sur le prix à rembourser aux sieurs Monnet et Fleurant pour reprise de leur matériel; décider qu'il doit être tenu compte aux sieurs Monnet et Fleurant dans la proportion de moitié de l'économie qu'ils ont fait réaliser à l'administration par la découverte d'une carrière plus rapprochée que celle prévue ; décharger les entrepreneurs des frais de magasinage ; condamner l'État aux dépens, aux intérêts et aux intérêts des intérêts ;

Vu le recours incident du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer l'arrêté en ce qui concerne le point de départ des intérêts du cautionnement qui doit être fixé au 17 décembre 1881, date de l'expiration du délai de garantie, et rejeter avec dépens le recours formé par les sieurs Monnet et Fleurant, par ces motifs que la résiliation de l'entreprise a été prononcée conformément aux dispositions de l'article 7 du cahier des charges; que, dès lors, la reprise du matériel n'est pas obligatoire pour l'administration; qu'aucune indemnité n'est due en raison du mode d'exécution des travaux; que les frais de magasinage doivent être supportés par les sieurs Monnet et Fleurant, conformément à l'article 4 du devis et que l'administration seule doit bénéficier de l'économie réalisée sur le transport des matériaux;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

Sur les conclusions *des sieurs Monnet et Fleurant tendant à ce que la résiliation de l'expertise soit prononcée par application de l'article 34 du cahier des clauses et conditions générales, et que l'administration sera tenue de reprendre le matériel ayant servi à ladite entreprise :*

Considérant que l'article 7 du devis ne dispose pas seulement en vue des cas d'insuffisance des crédits; que, pris dans son ensemble, il a un sens et une portée plus étendue d'où résulte une dérogation expresse à l'article 34 du cahier des clauses et condi-

tions générales; qu'ainsi c'est à bon droit qu'en vertu dudit article 7 et par suite de l'abandon du projet, le Ministre des travaux publics a prononcé la résiliation de l'entreprise dont les sieurs Monnet et Fleurant étaient adjudicataires ; qu'il suit de là que l'administration n'est pas tenue de reprendre le matériel des sieurs Monnet et Fleurant.

Sur les conclusions des entrepreneurs à fin de payement d'un supplément de prix en raison de la marche suivie dans les travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pour se conformer aux ordres de service, les requérants ont dû commencer leurs travaux sur les points les plus éloignés de leurs chantiers et présentant les plus grandes difficultés d'exécution ; que, s'ils devaient, dans le cas où ils auraient achevé leurs travaux, en être rémunérés par l'application du prix moyen convenu, l'abandon des travaux a eu pour effet de les priver de la compensation sur laquelle ils étaient en droit de compter; qu'il suit de là que l'ordre adopté a constitué pour eux une sujétion imprévue à raison de laquelle un supplément de prix leur est dû ;

Mais considérant que l'instruction ne fournit pas d'éléments d'appréciation suffisante tant pour les distances de transports que pour les autres difficultés alléguées par les requérants, et qu'il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de rechercher l'étendue du préjudice résultant pour les entrepreneurs de la marche suivie dans l'exécution des travaux et d'évaluer le supplément de prix qu'il convient de leur allouer de ce chef;

En ce qui touche la demande d'indemnité pour économie réalisée par l'État sur le transport des matériaux :

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas qu'une indemnité leur soit due de ce chef;

En ce qui touche les frais de magasinage :

Considérant qu'aux termes de l'article 5 du devis, les entrepreneurs étaient tenus de décharger les moellons dans les vingt-quatre heures de leur arrivée à la gare d'Arcachon, et que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné les sieurs Monnet et Fleurant au payement des frais de magasinage;

Sur le recours incident du Ministre des travaux publics tendant à ce que les intérêts du cautionnement soient accordés à partir du 17 décembre 1881 :

Considérant que les travaux dont s'agit ont été suspendus au mois d'août 1880, et que la remise du décompte dressé à la fin de

cette même année pour la période de 1880 équivalait à la réception provisoire des travaux; que, dès lors, l'expiration du délai de garantie, qui était de six mois après la réception provisoire, a coïncidé avec la décision du 17 juin 1881 qui a prononcé la résiliation; que c'est donc à bon droit que l'arrêté attaqué a alloué aux sieurs Monnet et Fleurant, à partir du 17 juin 1881, les intérêts à 5 p. 100 de leur cautionnement... (Il sera procédé à une expertise contradictoire devant le Conseil d'État à l'effet de rechercher les pertes subies par les sieurs Monnet et Fleurant par suite de l'ordre dans lequel les travaux ont été exécutés et de déterminer le supplément du prix qui leur est dû de ce chef. Les sieurs Monnet et Fleurant et le Ministre des travaux publics désigneront chacun leur expert. Les experts prêteront serment entre les mains du préfet de la Gironde. A défaut d'accord entre les experts, un tiers expert sera désigné par le président de la section du contentieux. Les procès-verbaux d'expertise seront transmis directement au secrétariat du contentieux du Conseil d'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause. Recours incident du ministre et surplus des conclusions des sieurs Monnet et Fleurant rejetés.)

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 15)

[9 février 1889]

Nouvelle loi relative à l'exercice financier. — Réduction des délais accordés pour l'ordonnancement et le payement des dépenses. — Instructions.

Monsieur le préfet, une loi, en date du 25 janvier 1889, dont vous trouverez plus loin le texte, a réduit la durée de l'exercice financier et abrégé les délais accordés par le décret du 11 août 1850 (*) pour l'ordonnancement et le payement des dépenses.

Ces délais, d'après les dispositions de la nouvelle loi, s'étendront, en ce qui concerne le budget de l'État, pendant la seconde année de l'exercice :

1° Jusqu'au 31 mars, pour la liquidation et l'ordonnancement des sommes dues aux créanciers;

2° Jusqu'au 30 avril, pour le payement des dépenses.

Toutefois, à titre transitoire, pour les exercices 1888, 1889 et 1890, les délais ci-dessus sont prolongés de deux mois.

Les dépenses de l'exercice 1888, actuellement en cours de liquidation, et celles des exercices 1889 et 1890, devront par suite être mandatées avant le 1er juin et payées avant le 1er juillet de la seconde année de ces exercices.

Je ne saurais donc appeler trop vivement votre attention et celle de MM. les Ingénieurs sur l'intérêt qu'il y a aujourd'hui à presser plus que jamais la liquidation des dépenses, afin de diminuer autant que possible le nombre des créances restant à payer à la clôture des exercices.

Les modifications apportées par la nouvelle loi aux délais de mandement et de payement nécessitent naturellement certains changements dans les dates de production des pièces de comptabilité servant à la préparation du compte définitif.

Je me borne, quant à présent, à vous donner les indications relatives aux envois de pièces pour les exercices 1888, 1889 et 1890, me réservant de faire connaître en temps utile les dates qui seront adoptées pour les exercices ultérieurs.

(*) V. *Ann.* 1850, p. 630.

Il convient tout d'abord d'observer que le mandatement étant abrégé de deux mois, il n'y aura pas lieu de produire dans la seconde année de l'exercice, pour les mois de juin et de juillet, sur lesquels porte la réduction des délais, un bordereau mensuel, par chapitre, des dépenses faites, des ordonnances délivrées et des mandats émis. Le bordereau mensuel servant de relevé final sera dès lors celui du mois de mai, et il devra m'être adressé le 20 juin, dernier délai.

Aux termes de la circulaire du 18 juillet 1854 (*), ce relevé final devrait être accompagné des états des créances non mandatées, dressés pour chaque service par les ingénieurs en chef.

Toutefois, comme l'administration est aujourd'hui autorisée par les dispositions du décret du 31 mai 1862 (**) à comprendre parmi les restes à payer portés au compte d'un exercice d'autres créances que celles qui ont pu être liquidées avant l'époque de la clôture du mandatement, il n'y a plus d'intérêt à produire dès cette époque les états des créances liquidées et non mandatées.

Il y aura, au contraire, avantage à retarder la production de ces états jusqu'à la clôture des payements, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin.

Vous aurez, dès lors, à m'adresser, *dans les premiers jours du mois de juillet*, outre les états de créances non mandatées dont il vient d'être question, les pièces ci-après énumérées, qui étaient précédemment fournies au commencement du mois de septembre, savoir :

1° Le bordereau définitif des payements effectués au dernier jour de l'exercice, ce bordereau devant être accompagné d'ailleurs des bordereaux partiels, par service, conformément à la circulaire du 8 septembre 1850 (***);

2° L'état récapitulatif et les bordereaux (modèle 11) par service d'ingénieur en chef des mandats non payés ;

3° Les bordereaux récapitulatifs dressés par MM. les Ingénieurs en chef pour les reversements effectués et pour les certificats de réimputation délivrés [circulaire du 5 mars 1851 (****)];

4° Les états finals (modèle 33) dont la production est prescrite par l'article 47 du règlement du 28 septembre 1849 (*****).

MM. les Ingénieurs en chef devront, de leur côté, me faire

(*) V. *Ann.* 1854, p. 481.
(**) V. *Ann.* 1862, p. 284.
(***) V. *Ann.* 1850, p. 619.
(****) V. *Ann.* 1851, p. 37.
(*****) V. *Ann.* 1850, p. 1.

parvenir directement les états de décomposition des dépenses de personnel imputées sur les fonds des travaux. La production de ces états, qui était fixée au 15 août au plus tard, par la circulaire du 15 février 1881, devra avoir lieu désormais *avant le* 15 *juin, délai de rigueur.*

Enfin, les tableaux sommaires n° 34 qui devaient, aux termes de la circulaire du 5 avril 1887 (*), être remis aux trésoriers-payeurs généraux avant le 1[er] novembre, seront fournis *avant le 1[er] septembre.*

Il n'est rien changé d'ailleurs aux dates d'envoi des états de restes à payer et des états de liquidation concernant les créances d'exercices clos. Il en est de même des situations définitives, modèles n[os] 20, 31 et 32, qui doivent, comme par le passé, être adressées au ministère le 1[er] mars au plus tard de la seconde année de l'exercice; j'insisterai toutefois pour que dorénavant ces derniers documents me parviennent exactement à l'époque réglementaire *sans le moindre retard.*

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef, et de veiller à la stricte exécution des instructions qui y sont contenues.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. MONTAUD.

LOI RELATIVE A L'EXERCICE FINANCIER.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1[er]. — Les droits acquis et les services faits du 1[er] janvier au 31 décembre de l'année qui donne son nom à un budget sont seuls considérés comme appartenant à l'exercice de ce budget.

Art. 2. — Toutefois l'administration peut, dans la limite des crédits ouverts au budget d'une année, et jusqu'au 31 janvier de l'année suivante, achever les services du matériel dont l'exécution commencée n'a pu être terminée avant le 31 décembre, pour des causes de force majeure ou d'intérêt public qui doivent être énoncées dans une déclaration de l'ordonnateur.

Art. 3. — La période d'exécution des services d'un budget embrasse, outre l'année même à laquelle il s'applique, des délais complémentaires accordés, sur l'année suivante, pour achever les opérations relatives au recouvrement des produits, à la constatation des droits acquis, à la liquidation, à l'ordonnancement et au payement des dépenses.

(*) V. *Ann.* 1887, p. 450.

A l'expiration de ces délais, l'exercice est clos.

Art. 4. — En ce qui concerne le budget de l'État, ces délais s'étendent pendant la seconde année :

1° Jusqu'au 31 mars, pour la liquidation et l'ordonnancement des sommes dues aux créanciers ;

2° Jusqu'au 30 avril, pour le payement des dépenses, la liquidation et le recouvrement des droits acquis à l'État pendant l'année du budget ;

3° Jusqu'au 30 juin, pour l'autorisation et la régularisation, par des crédits supplémentaires, de dépenses afférentes aux charges publiques rendues obligatoires par la loi de finances et dont le montant ne peut être définitivement connu qu'après l'exécution des services ;

4° Jusqu'au 31 juillet, pour les opérations de régularisation nécessitées par les erreurs d'imputation, par le remboursement des avances ou cessions que les ministères se font réciproquement, par les reversements de fonds à rétablir aux crédits des ministres ordonnateurs, par la régularisation des traites de la marine et des colonies et par le versement à la caisse des gens de mer ou à la caisse d'épargne postale du parfait payement des allocations des états-majors et équipages embarqués hors des mers d'Europe.

Art. 5. — Il n'est pas dérogé aux dispositions de la loi du 23 mai 1834 sur la comptabilité des exercices clos et des lois des 29 janvier 1831, 10 mai 1838 et 3 mai 1842 sur la comptabilité des exercices périmés.

Les sommes réalisées sur les restes à recouvrer des exercices clos et sur les créances restant à liquider sont portées en recettes au compte de l'exercice courant.

Art. 6. — La présentation du projet de loi de règlement définitif du budget du dernier exercice clos, et la production des comptes des ministres à l'appui doivent avoir lieu au plus tard à l'ouverture de la session ordinaire des Chambres qui suit la clôture de l'exercice.

Art. 7. — Avant le 1er mai de l'année qui suit la clôture de l'exercice expiré, la Cour des comptes remet au ministre des finances la déclaration générale de conformité relative à cet exercice, pour qu'elle soit imprimée et distribuée au Sénat et à la Chambre des députés.

Art. 8. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

Art. 9. — Les dispositions de la présente loi sont applicables à partir du budget de l'exercice 1888.

Toutefois, à titre transitoire, pour les exercices 1888, 1889 et 1890, les délais prévus aux articles 4 et 7 seront prolongés de deux mois.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 25 janvier 1889.

Signé : CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre des finances,

Signé : P. PEYTRAL.

PERSONNEL

(N° 16)

Décembre 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 26 décembre 1888. — M. **Renaud** (Georges), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies).

Décret du 29 décembre. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

M. **Grégoire**, Inspecteur général de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Gros**, Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Schœndœrffer, Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Lechalas, Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Tavernier (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Lagout (Réné), Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Zurcher, Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Tourniaire, Sous-Ingénieur,
Tarot, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Idem. — M. **Journet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 24 novembre. — M. **Poulet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 2e classe, détaché à l'Administration des

chemins de fer de l'État, est placé dans la situation de congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, en qualité de Directeur de l'exploitation du réseau dont elle a obtenu la concession dans la République Argentine.

Arrêté du 1er décembre. — M. **Aron**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction.

Arrêté du 4 décembre. — M. **Delure**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché à la résidence de Nérac, au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, en qualité d'Ingénieur de la construction des chemins de fer concédés à cette Société par la République Argentine.

Arrêté du 18 décembre. — M. **Couvrat-Desvergnes**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Cahors, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pihier**, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Poitiers.

M. **Couvrat-Desvergnes** reste d'ailleurs chargé, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Pihier**, de la liquidation des entreprises terminées sous sa direction personnelle.

Idem. — M. **Rabut**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester attaché au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur de la construction.

Arrêté du 19 décembre. — M. **Widmer** (Édouard), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef de la construction.

Idem. — M. **Goupil**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest,

en qualité d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en Chef de la construction.

3° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 7 décembre. — M. **Schellinx**, Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Lorient et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département de la Marine et des Colonies, est placé dans la situation de disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Lefort**, Inspecteur général de 1re classe, en retraite.	22 nov. 1888
M. **Sugot**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	25 nov. 1888
M. **Brame**, Inspecteur Général de 1re classe, en retraite.	30 nov. 1888
M. **Allard** (Saint-Ange), Ingénieur en Chef de 1re classe.	24 déc. 1888

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 24 novembre. — La partie de la route nationale n° 77 comprise entre les points 43k,600 et 47k,800 est distraite de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de la Nièvre et rattachée à l'arrondissement du Centre.

Idem. — M. **Le Chatelier** (Louis), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, remplira les fonctions de Secrétaire du Comité du réseau de l'Est, en remplacement de M. **Lévy**, mis en congé renouvelable.

Idem. — Le service ordinaire et le service hydraulique du département de la Meuse, répartis en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire (MM. **Kuss**, **Laureaux** et **Roussel**) ne formeront plus que deux arrondissements qui seront constitués comme il suit :

1° *Arrondissement du Nord — Verdun :*

Route nationale n° 3 de Sivry-la-Perche à la limite du département de Meurthe-et-Moselle;

Route nationale n° 18;

— n° 47;

— n° 64 de la limite du département des Ardennes à La Croix-sur-Meuse (211 kilomètres).

Service hydraulique : Bassin de la Meuse en aval de La Croix-sur-Meuse.

Bassin de la Moselle : rivière d'Orne et ses affluents.

M. **Roussel** (Edmond), Sous-Ingénieur.

2° *Arrondissement du Sud — Bar-le-Duc :*

Route nationale n° 3 de la limite du département de la Marne à Sivry-la-Perche;

Route nationale n° 4;

— n° 46;

— n° 58;

— n° 60;

— n° 64 de La Croix-sur-Meuse à la limite du département des Vosges;

Route nationale n° 66 (298 kilomètres).

Service hydraulique : Bassin de l'Oise — rivière de l'Aisne et affluents;

Bassin de la Meuse en amont de La Croix-sur-Meuse.

Bassin de la Moselle — rivière de Made et affluents.

M. **Kuss** (Charles), Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bar-le-Duc.

M. **Laureaux**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Verdun, disponible par suite de la suppression de l'arrondissement du Centre, recevra ultérieurement une nouvelle destination.

Arrêté du 1er décembre. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées précédemment occupé par M. **Périer**, à la résidence de Montpellier, est supprimé.

Les chemins de fer d'Estréchoux à Castenet-le-Haut, de Mazamet à Bédarieux et la rectification de la ligne de Graissessac à Béziers (M. **Parlier**, Ingénieur en Chef) qui composaient le service de M. **Périer**, sont rattachés aux attributions de M. **Guibal**, Ingénieur ordinaire de 1re classe déjà attaché, à la résidence de Montpellier, au service maritime du département de l'Hérault et au service du canal du Rhône à Cette.

Arrêté du 7 décembre. — Les lignes de ceinture intérieure de Paris, de grande ceinture et annexes (M. **Cheysson**, Ingénieur en Chef) actuellement comprises dans les attributions de M. **Luneau**,

Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Paris, sont rattachées au 1[er] arrondissement — Travaux neufs et entretien — du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (**M. Rousseau** (Henri), Ingénieur ordinaire de 2[e] classe, à Paris).

Arrêté du 10 décembre. — **M. Violette de Noircarme**, Ingénieur en Chef de 2[e] classe, chargé du service ordinaire et maritime du département du Var et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Paris, du service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État — Travaux neufs et entretien —, en remplacement de **M. Olry de Labry**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 14 décembre. — Le service de la construction du chemin de fer de Sablé à Sillé-le-Guillaume (**M. Étienne**, Ingénieur en Chef de 2[e] classe au Mans), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Par suite, le service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Étienne** ne comprendra plus qu'un arrondissement d'Ingénieur ordinaire — Ligne de Pouancé à Laval (**M. Lecomte**, à Laval).

Idem. — Le service du chemin de fer d'Aubusson à Felletin — liquidation d'entreprises (**M. Daigremont**, Ingénieur en Chef, à Limoges) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans.

Idem. — Le 2[e] arrondissement (**M. de Miniac**, Ingénieur ordinaire, à Brest) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère**, est supprimé.

La ligne de Carhaix à Morlaix qui compose cet arrondissement est rattachée au 1[er] arrondissement du même service (**M. de Fages de Latour**, Ingénieur ordinaire à Morlaix).

Par suite, le 3[e] arrondissement du service de **M. Considère** (**M. Havé**, Ingénieur ordinaire à Quimper) prendra le n° 2 du service.

Arrêté du 18 décembre. — **M. Bleynie**, Ingénieur ordinaire de 2[e] classe attaché, à la résidence de Châteauroux, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Modelski**, est chargé, à la résidence de Cahors, du 2[e] arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pihier** (Ligne de Montauban à Brive — études et travaux d'infrastructure de la section comprise entre Cahors et la limite du département de la Corrèze; Contrôle des travaux de superstructure de la sec-

tion de Cahors à Brive), en remplacement de **M. Couvrat-Desvergnes**, mis en congé renouvelable.

M. **Bleynie** reste d'ailleurs chargé, à titre provisoire, du 5e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Moldeski**.

Arrêté du 28 décembre. — M. **de la Tournerie**, Inspecteur Général de 1re classe, chargé de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, siègera au Conseil Général des Ponts et Chaussées et aux Comités chargés de dresser les tableaux d'avancement des Ingénieurs et des Conducteurs des Ponts et Chaussées.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 26 décembre 1888. — M. **Delorme** (Ernest), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Grand Chancelier).

Décret du 29 décembre. — M. **Bourdon** (Joseph), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre des Travaux publics).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 novembre. — M. **Lorans** (Ludovic), Concours de 1881, n° 465, Loire-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Loire.

1er décembre. — M. **Boussier** (Louis), Concours de 1882, n° 525, Var, service municipal de la ville de Toulon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

11 décembre. — M. **Branellec** (Louis), Concours de 1882, n° 122, Loir-et-Cher, service ordinaire.

28 décembre. — M. **Ampilhac** (Célestin), Concours de 1882, n° 290, Haute-Loire, service ordinaire.

3° AVANCEMENTS.

29 *novembre.* — Les Conducteurs ci-après désignés, attachés, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne et au service de la mission spéciale instituée pour l'étude des moyens mécaniques ou électriques de halage des bateaux, sont élevés, savoir :

Au grade de Conducteur principal :

M. **Joly** (Adolphe), Conducteur de 1re classe.

A la 1re classe :

M. **Elquinet** (Joseph), Conducteur de 2e classe.

4° CONGÉS.

24 *novembre* 1888. — M. **Tussac** (Émile), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement jusqu'au 1er décembre 1888, au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période de deux années.

29 *novembre.* — M. **Maurel** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Hyères, est mis en congé sans traitement jusqu'au moment où il pourra être remis en activité.

Idem. — M. **Mounier** (Édouard), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles jusqu'au 16 novembre 1888, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

10 *décembre.* — M. **Cogit** (Albert), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles jusqu'au 1er janvier 1889, est maintenu définitivement dans la même situation.

14 *décembre.* — M. **Gérandal** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, est mis en congé sans traitement pendant six mois, pour entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.

20 *décembre.* — M. **Pouget** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Massiac à Brioude, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles pendant deux années.

5° DISPONIBILITÉ.

29 *novembre* 1888. — M. **Barbas** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé jusqu'au 1er janvier 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

19 *décembre*. — M. **Bidaut** (Eugène), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition de l'Administration par le Département de la Marine et des Colonies, est placé dans la situation de disponibilité pour défaut d'emploi.

22 *décembre*. — M. **Kervern** (Albert), Conducteur de 3e classe, détaché au service du Gouvernement tunisien et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est placé dans la situation de disponibilité pour défaut d'emploi.

24 *décembre*. — M. **Marquetty** (Ernest), Conducteur de 3e classe, détaché au service du Gouvernement tunisien et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est placé dans la situation de disponibilité pour défaut d'emploi.

6° DÉMISSIONS.

29 *novembre* 1888. — Est acceptée la démission de M. **Rey** (Édouard), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département de l'Isère.

18 *décembre*. — Est acceptée la démission de M. **Denis** (Gustave), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la voirie de la ville de Soissons.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Le Marié** (Cyrille), Conducteur de 3e classe, Corrèze, service ordinaire	1er janv. 1889
M. **Patronié** (Antoine), Conducteur principal, Haute-Loire, service ordinaire.	1er janv. 1889
M. **Cougomble** (Pierre), Conducteur de 2e classe, Hautes-Pyrénées, service ordinaire	1er janv. 1889
M. **Le Bars** (Joachim), Conducteur de 4e classe, Gironde, service maritime	1er janv. 1889
M. **Cheradame** (Arsène), Conducteur principal, Seine, service central des Phares et Balises. . . .	1er janv. 1889
M. **Millin** (Jean), Conducteur de 1re classe, Cher, service ordinaire	1er janv. 1889

M. **Génot** (Auguste), Conducteur principal, Meuse, service ordinaire et service des études et travaux du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier . . . . 1er janv. 1889

M. **Gueslin** (Charles), Conducteur principal, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest . . . . 1er janv. 1889

M. **Fraisse** (Claude), Conducteur de 1re classe, Haute-Loire, service ordinaire. . . . . 1er janv. 1889

M. **Beissac** (Amédée), Conducteur principal, Seine, service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Est. . . . . , ... 1er janv. 1889

M. **Siguret** (Hippolyte), Conducteur de 3e classe, en retrait d'emploi. 1er janv. 1889

M. **Gousselin** (Philibert), Conducteur de 1re classe, Eure-et-Loir, service ordinaire . . . . 1er févr. 1889

M. **Deblaise** (Paul), Conducteur principal, Haute-Marne, service ordinaire . . . . 1er avr. 1889

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Cholet** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris . . . . 30 oct. 1888

M. **Poly** (Eugène), Conducteur de 2e classe, Seine, service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Nord. . . . . 30 nov. 1888

9° DÉCISIONS DIVERSES.

24 *novembre* 1888. — M. **Beneist** (Ernest), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime — 1re section, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port du Havre.

Idem. — M. **Gabillard** (Ange), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime — 1re section et au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port du Havre, cesse d'être attaché à ce dernier service.

24 *novembre*. — M. **Pesnelle** (Henri), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché, dans

le département de la Seine-Inférieure, au service maritime — 1re section.

29 *novembre*. — M. Giraudel (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du département de la Corrèze.

29 *novembre*. — M. Huguet (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

1er *décembre*. — M. Baumann (Ferdinand), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

4 *décembre*. — M. Dupasquier (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Triguères à Clamecy, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, même département.

Idem. — MM. Richard (Charles) et Viguier (Jules), Conducteurs de 4e classe attachés, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passent dans le département du Cher, même service.

7 *décembre*. — M. Bret (Pierre), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

14 *décembre*. — M. Rouen (Léon), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement au service de la Mission française de l'Industrie en Chine, est remis en activité et attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime — 2e section.

Idem. — M. Finel (Constant), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine — 1re section — 1re division.

Idem. — M. Laprie (Guillaume), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe au service de la navigation de la Garonne, même département.

Idem. — MM. **Dieudonné** (Alfred), Conducteur principal et **Dieudonné** (Louis), Conducteur de 4e classe attachés, dans le département de l'Ariège, au service des chemins de fer des Pyrénées centrales (Études dans la direction de la vallée du Salat), passent dans le département de la Haute-Garonne, même service.

22 *décembre.* — M. **Pellard** (Émile), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Cher.

Idem. — M. **Martin** (Réné), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du même département.

Idem — M. **Menu** (Célestin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Meuse et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Brienne à Sorcy, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

24 *décembre.* — M. **Desmasures** (Léon), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, passe dans le département de la Seine, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Nord.

Idem. — M. **Boudeville** (Alfred), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Gabon, et remis à la disposition de l'Administration par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est attaché au service ordinaire du département de l'Aisne.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 17)

[16 mars 1888]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Introduction d'un cheval sur la voie, par un passage à niveau ouvert réglementairement en l'absence même de toute dégradation. — Condamnation du conducteur à l'amende et aux frais (*). — (Ministre des travaux publics contre sieur Galis.)

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 mai 1887, par lequel le conseil de préfecture de la Manche a renvoyé le sieur Galis des fins d'un procès-verbal dressé contre lui, pour avoir laissé un cheval s'introduire sur la voie ferrée de Sottevast à Coutances, par un passage de la gare de Saint-Sauveur-le-Vicomte; — *Ce faisant, attendu* que la barrière était réglementairement ouverte; que, dès lors, le fait constaté au procès-verbal constitue une contravention à l'arrêt du conseil du 16 décembre 1759, et que la circonstance qu'aucun dommage n'a été causé à la voie n'est pas de nature à faire disparaître ladite contravention; condamne le sieur Galis à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal;

Vu l'arrêt du conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1880;

Vu l'arrêté du Ministre des travaux publics du 16 février 1887;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé, et qu'il n'est pas contesté, que le sieur Galis a laissé un cheval commis à sa garde s'introduire sur la voie ferrée de la ligne de Sottevast à Coutances par le passage donnant accès à la gare des marchandises expédiées par petite vitesse; qu'il résulte de l'instruction qu'à l'heure où ce fait s'est produit les barrières des-

(*) Voy. Table décennale 1875-1884, p. 986 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*) et la note sous un arrêt; 3 décembre 1886 (Ministère des travaux publics), *Ann.* 1887, p. 542.

tinées à fermer ce passage étaient régulièrement ouvertes conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre des travaux publics du 16 février 1887; que, dans ces circonstances, le ministre des travaux publics est fondé à soutenir que le sieur Galis a commis une contravention à l'arrêt du conseil du 16 décembre 1759 et que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Le sieur Galis est condamné à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 18)

[23 mars 1888]

Travaux publics.—Procédure.— Dommages. — (Ville de Bourges contre sieur Laporte.)

Désistement. — Lorsque devant le Conseil d'État, l'intimé se désiste de l'action qu'il avait intentée contre une commune en s'engageant à payer les frais, il n'y a pas lieu à donner acte à la commune du désistement qu'elle fait de son recours si le maire ne justifie pas que le conseil municipal l'ait autorisé à faire ce désistement et qu'il ait accepté le désistement de son adversaire.

Expertise. — Le conseil de préfecture viole les règles essentielles en matière d'expertise lorsqu'il nomme d'office et définitivement l'expert d'une des parties sans avoir préalablement mis, par son arrêté, celle-ci en demeure de choisir son expert dans un délai déterminé.— Cette mise en demeure doit résulter de l'arrêté lui-même et ne peut être remplacée par une ordonnance, antérieure à l'arrêté qui ordonne l'expertise, rendue à la chambre du conseil hors la présence des parties et qui mettrait cette partie en demeure de choisir son expert (*).

Vu la requête... pour la ville de Bourges... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 6 octobre 1884, par lequel le conseil de préfecture du Cher a ordonné une expertise à l'effet d'évaluer le dommage qui aurait été causé au sieur La-

(*) Rapp., 27 décembre 1878 (Perchez), *Ann.* 1879, p. 1740; — 11 mars 1881 (Ville de Paris), *Ann.* 1882, p. 741.

porte par les travaux d'exhaussement du passage des Augustins; — *Ce faisant*, *attendu*, en la forme, que le conseil a violé les prescriptions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 et de l'article 305 du Code de procédure civile; qu'en effet, la ville de Bourges n'a pas été mise en demeure par l'arrêté d'avoir à désigner son expert et qu'il a été rendu une ordonnance à cet effet, au fond, que l'expertise était inutile et frustratoire; qu'en effet le sieur Laporte avait demandé à la ville les travaux qui ont été exécutés, qu'il avait consenti à payer sa part dans lesdits travaux, et accepté ainsi à l'avance les conséquences qui devaient en résulter; que c'est donc à tort qu'il réclamait une indemnité pour le dommage qui aurait été causé à son immeuble par l'exhaussement du sol de l'impasse; annuler ledit arrêté et condamner le sieur Laporte aux dépens;

Vu l'acte du 17 février 1886... par lequel le sieur Laporte se désiste de l'action qu'il avait introduite devant le conseil de préfecture et qui avait donné lieu à l'arrêté, et s'engage à payer les frais de la procédure;

Vu les conclusions présentées au nom de la ville de Bourges... tendant à ce qu'il plaise au Conseil dire qu'au moyen de l'engagement pris par le sieur Laporte le recours de la ville contre ledit arrêté est devenu sans objet, et condamner le sieur Laporte aux dépens;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Vu l'article 305 du Code de procédure civile;

SUR LES CONCLUSIONS *de la ville de Bourges tendant à faire décider qu'il y a lieu à statuer sur le recours par elle formé contre l'arrêté du* 6 *octobre* 1884;

Considérant que, si le sieur Laporte s'est désisté de l'action qu'il avait introduite devant le conseil de préfecture avec engagement de payer les frais, le maire de la ville de Bourges ne justifie pas d'une acceptation régulière de ce désistement à la suite de laquelle le conseil municipal l'aurait autorisé à se désister à son tour de son recours devant le Conseil d'État, et qu'ainsi il doit y être statué;

Sur le moyen tiré de l'irrégularité de l'expertise prescrite par le conseil de préfecture :

Considérant que c'est par une ordonnance, rendue hors la présence des parties, et antérieurement à l'arrêté qui a ordonné l'expertise, que le conseil de préfecture a mis la ville en demeure de désigner son expert, et que, par suite, l'arrêté attaqué, en

nommant d'office et définitivement l'expert de la ville, l'a privée du droit qui lui appartenait de le désigner dans le délai de la loi et a violé une des règles essentielles en matière d'expertise... (Arrêté annulé. Sieur Laporte condamné aux dépens.)

(N° 19)

[23 mars 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Ligne de Rodez à Millau. — Maison de garde. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (Sieurs Fedel et Lagrave.)

Art. 10 et 42. — *Sujétions imprévues. — Substitutions de matériaux ou changements effectués : pas d'ordre écrit. Rejet* (3e, 4e, 5e, 6e, 9e *chefs*).

— *Ordre écrit. — Sujétions dans la maçonnerie : renvoi à l'expertise* (8e *et* 10e *chefs*).

Art. 33. — *Augmentation de la main-d'œuvre résultant de l'exécution de nombreux travaux dans la région : Rejet : ces faits n'auraient pu permettre à l'entrepreneur que de demander la résiliation de son marché* (14e *chef*) (*).

Art. 42. — *Non-recevabilité d'une demande de prix nouveau pour erreur au sous-détail* (*sur la distance des transports du sable*) (1er *chef*) (**).

Accident. — Ouvrier blessé : entrepreneur responsable, encore qu'il allègue que l'accident soit dû à la faute d'un agent de l'État ; application d'une clause du cahier des charges (12e *chef*).

Fouilles. — Profondeur poussée au delà des indications du projet : pas d'indemnité : un prix moyen a été établi et l'administration se réservait de descendre les fouilles à la profondeur nécessaire (2e *chef*)(***).

Omission au décompte. Renvoi à l'expertise (7e *chef*).

Procédure. — Arrêté préparatoire rendu, tous droits et moyens réservés : recours non recevable (14e *chef*).

Retards résultant des lenteurs de l'administration ; — Dom-

(*) Voy. 20 avril 1883 (Grandou), *Ann.* 1884, p. 33.

(**) Voy. 17 décembre 1886 (Villette), *Ann.* 1887, p. 554.

(***) Voy. dans le même sens, 24 avril 1874 (Bessières), *Rec. du C. d'Ét.*, p. 378.

mages résultant de l'hiver rigoureux de 1878-1879. *Renvoi à l'expertise* (13e *chef*).

Vu la requête... pour les sieurs Fedel et Lagrave... tendant à ce qu'il plaise au Conseil — réformer un arrêté du 16 janvier 1884, par lequel le conseil de préfecture de l'Aveyron, en ordonnant qu'il soit procédé à une expertise sur une partie des réclamations et demandes d'indemnité présentées par lesdits sieurs Fedel et Lagrave, au sujet du règlement des travaux exécutés par eux sur la ligne du chemin de fer de Rodez à Millau, a rejeté comme mal fondées ou non recevables, sans la soumettre à l'expertise, une partie desdites réclamations et demandes d'indemnité... ;

Vu les observations en défense du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le pourvoi ci-dessus visé; 2° faire droit au recours incident du ministre ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

(1) Sur les conclusions *des entrepreneurs tendant à obtenir un supplément de prix sur les fournitures de sable effectuées dans leurs entreprises du premier et troisième lot et sur le recours incident du ministre tendant à l'annulation de la disposition par laquelle le conseil de préfecture a ordonné l'expertise sur la réclamation des entrepreneurs, concernant le prix du sable employé dans l'entreprise du deuxième lot :*

Considérant que pour réclamer à l'administration un supplément de prix, les requérants se sont fondés sur ce que, d'après les données du sous-détail, les auteurs du devis auraient eu en vue, pour la composition du prix de ces fournitures, des transports effectués à une distance moyenne plus courte que celle que les entrepreneurs ont été obligés de parcourir; que cette demande est non recevable par application de l'article 42 des clauses et conditions générales, aux termes duquel l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix par lui consentis, alors même que des inexactitudes pourraient être relevées au sous-détail dans la composition élémentaire de ces prix;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs ne justifient pas que l'administration ait exigé d'eux du sable d'une autre provenance que celle indiquée au devis; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu, d'une part, de rejeter de ce chef le recours des entrepreneurs, et, d'autre part, de réformer l'arrêté attaqué en ce qu'il a ordonné une expertise sur la partie des ré-

clamations des sieurs Fedel et Lagrave concernant le deuxième lot, laquelle doit être rejetée comme mal fondée ;

(2) *Sur les conclusions tendant à obtenir 10.755f,14, pour surcroît de profondeur des fouilles de fondation :*

Considérant que la demande des entrepreneurs est fondée sur ce que, les fouilles ayant été sur plusieurs points poussées au-dessous des cotes indiquées au projet, il y aurait lieu de leur tenir compte du surcroît de dépense qui est résulté pour eux de cette augmentation de profondeur, tant pour le jet des terres que pour le bardage des matériaux ;

Considérant qu'aux termes de l'article 25 du devis les fouilles devaient être descendues à la profondeur jugée nécessaire par l'ingénieur, que le bordereau fixait, en conséquence, un prix moyen pour les fouilles de fondation de toutes les maisons de gardes; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré les entrepreneurs non recevables à revenir sur les prix par eux consentis;

(3) *Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° 14.322 francs à titre de supplément de prix, pour les façons de maçonnerie ordinaire dans les parements ; 2° 644 francs pour les façons de maçonnerie en moellons smillés :*

Considérant que les sieurs Fedel et Lagrave n'ont produit aucun ordre leur prescrivant de s'écarter, dans l'exécution des travaux, des conditions auxquelles devaient satisfaire ces maçonneries d'après les dispositions du devis; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture, sans recourir à une expertise, a refusé de leur allouer aucun prix supplémentaire par application des articles 10 et 42 des clauses et conditions générales;

(4) *Sur les conclusions tendant à obtenir 2.845 francs pour les souches de cheminée :*

Considérant qu'aux termes de l'article 10 du cahier des clauses et conditions générales il n'est tenu compte à l'entrepreneur des changements par lui apportés, en cours d'exécution, aux projets approuvés, qu'autant qu'il justifie d'un ordre écrit par l'ingénieur ;

Considérant que si les requérants ont exécuté les souches des cheminées, avec des pierres plus coûteuses que celles provenant des carrières indiquées au devis, et par des procédés entraînant une augmentation de main-d'œuvre, ils reconnaissent eux-mêmes qu'aucun ordre écrit ne leur a prescrit de construire de la sorte les maçonneries dont s'agit; que, dès lors, c'est avec

raison que le conseil de préfecture les a déclarés non recevables à réclamer de ce chef une indemnité;

(5) *Sur les conclusions tendant à obtenir 1.836 francs pour la façon des arêtes des embrasures de portes et fenêtres :*

Considérant que le prix n° 45 du bordereau applicable à toute la maçonnerie de moellons ordinaires comprend la façon des arêtes, et que les requérants n'ont produit aucun ordre écrit leur prescrivant des conditions d'exécution différentes de celles prévues au devis pour la façon des arêtes et des parements; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture, sans recourir à l'expertise, a rejeté de ce chef leurs réclamations;

(6) *Sur les conclusions tendant à obtenir 1.209f,60 pour préparation des pierres destinées à recevoir un enduit de silicate de potasse :*

Considérant qu'en admettant que les entrepreneurs aient réellement exécuté la préparation dont s'agit, aux murs de toutes les maisons de garde, en vue d'y appliquer un enduit dont l'emploi n'était pas prévu au devis, mais qui avait seulement été essayé par l'administration, sur une face de la maison n° 1, le prix de ce travail ne leur serait dû qu'autant qu'ils justifieraient d'un ordre régulièrement donné par l'ingénieur et qu'ils n'allèguent pas avoir reçu aucun ordre à cet effet; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, de ce chef, sans la soumettre à l'expertise, la demande des entrepreneurs;

(7) *Sur les conclusions tendant à obtenir l'allocation d'une somme de 203f,24, représentant le prix d'une pièce de bois placée dans l'âtre de la cheminée de chaque maison, et qui ne leur aurait pas été comptée :*

Considérant que l'examen comparatif, par des experts, des carnets d'attachements et du décompte dressé par l'administration peut seul permettre d'apprécier si le prix de ce travail a été payé aux entrepreneurs;

(8) *Sur les conclusions tendant à obtenir 1.256f,40 pour les linteaux des portes et les arrière-linteaux des fenêtres, exécutée en douelles de pierre de taille:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment d'une lettre de l'ingénieur du 24 août 1878, que les entrepreneurs ont reçu l'ordre d'exécuter les voûtes en moellons smillés, pour les maisons où des approvisionnements de cette nature étaient déjà faits, et en maçonnerie ordinaire pour les autres maisons; que l'expertise est nécessaire pour permettre d'apprécier si ces ma-

çonneries ont été réellement faites ainsi qu'elles ont été définies par l'ordre précité, et pour appliquer à chaque nature de maçonnerie le prix prévu au bordereau ;

(9) *Sur les conclusions tendant à obtenir* 738f,72 *pour les emboitures des volets qui n'auraient pas été prévues au projet :*

Considérant qu'en admettant que les volets n'aient pas été exécutés conformément au projet, les entrepreneurs reconnaissent, qu'aucun ordre de service ne leur a prescrit de s'écarter des conditions d'exécution déterminées par le devis ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de renvoyer à l'examen des experts ce chef de réclamation ;

(10) *Sur les conclusions tendant à obtenir* 720 *francs pour emploi dans les peintures des menuiseries d'une couleur plus coûteuse que celles indiquées au devis :*

Considérant qu'il n'est pas contesté par l'administration que le ton brun Van Dyck ait été employé en vertu d'un ordre de service régulier ; que l'article 59 du devis prévoit pour les peintures sur bois une teinte composée de certaines couleurs, parmi lesquelles ne figure pas le brun Van Dyck, et qu'une expertise est nécessaire pour permettre d'apprécier s'il est résulté de cette modification un surcroît de dépense pour les entrepreneurs ;

(11) *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une somme de* 3.000 *francs pour tenir compte d'une somme qu'ils ont été condamnés à payer à un ouvrier blessé dans les travaux :*

Considérant qu'aux termes de l'article 87 du cahier des charges, l'entrepreneur est seul responsable des conséquences de tout accident dommageable aux personnes et aux choses ; que cette règle est sans exception, et que la surveillance des agents de l'État ainsi que les ordres donnés par ces agents ne déchargent en rien l'entrepreneur de la responsabilité qui lui incombe ; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, de ce chef, sans les soumettre à l'expertise, les réclamations des entrepreneurs ;

(13) *Sur les conclusions tendant à l'allocation de plusieurs indemnités montant à* 12.630 *francs, à* 1.026 *francs et à* 6 400 *fr., pour tenir compte des pertes dues aux froids de l'hiver* 1878-1879 :

Considérant qu'une expertise peut seule permettre d'apprécier si les retards apportés aux travaux qui devaient être terminés avant l'hiver sont dus aux lenteurs de l'entreprise, ou à une augmentation dans la masse des travaux résultant des modifi-

cations apportées au devis, et de faire connaître également si une partie des dégradations causées par le froid est imputable à la négligence des entrepreneurs, qui n'auraient pas pris les précautions nécessaires pour protéger les maçonneries;

(14) *Sur les conclusions tendant à obtenir* 113.971f,20 *pour tenir compte de l'augmentation des prix de la main-d'œuvre, résultant de l'exécution simultanée, dans la Lozère, de nombreux travaux de chemins de fer, et de ceux des requérants :*

Considérant que les faits allégués, en les supposant établis, n'auraient pu permettre aux sieurs Fedel et Lagrave que de demander la résiliation de leur entreprise, dans les conditions de l'article 33 des clauses et conditions générales et ne sauraient leur ouvrir un droit à indemnité; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté de ce chef leurs réclamations sans les soumettre à l'expertise;

(15) *Sur le recours incident du ministre des travaux publics tendant à faire annuler les dispositions par lesquelles le conseil de préfecture a prescrit une expertise sur les chefs de réclamations des sieurs Fedel et Lagrave tendant à obtenir des prix spéciaux pour fournitures d'anneaux et de boulons en fer :*

Considérant que si le conseil de préfecture, avant de statuer sur ces réclamations, a ordonné une expertise, il a pris soin de décider, par l'article 5 de l'arrêté attaqué, que ladite expertise n'avait lieu que tous droits et moyens des parties réservés; qu'ainsi ledit arrêté ayant sur ces points un caractère exclusivement préparatoire, le recours incident du ministre n'est pas recevable... (Les experts, désignés en exécution de l'arrêté susvisé du conseil de préfecture de l'Aveyron, devront, outre la mission qui leur a été donnée par ledit arrêté, rechercher et établir : 1° si les pièces de bois placées dans l'âtre des cheminées ont été comptées dans le cube de la charpente qui figure au décompte définitif et dans le cas de la négative, quel est le montant de l'allocation supplémentaire qu'ii y aurait lieu d'accorder de ce chef; 2° si les maçonneries des linteaux des portes et des arrière-linteaux des fenêtres ont été exécutées ainsi queles a définies l'ordre du 24 août 1878, et dans le cas de l'affirmative, quel est le montant de l'allocation supplémentaire qu'il y aurait lieu d'accorder de ce chef, par application des prix portés au bordereau pour chaque nature de maçonnerie; 3° si l'emploi du ton brun Van Dyck dans la peinture des menuiseries a occasionné un surcroît de dépenses aux entrepreneurs, et dans le cas de l'affirmative, quel est le montant de la plus-value qu'il y aurait lieu d'allouer

de ce chef; 4° si les retards apportés à l'exécution des travaux proviennent des travaux supplémentaires ordonnés par l'administration, et dans le cas de l'affirmative, quel est le montant de l'indemnité qu'il y aurait lieu d'allouer aux entrepreneurs pour le préjudice ayant pu résulter, tant de la prolongation de l'entreprise au delà du temps fixé par le marché, que des dégradations aux maçonneries par les froids de l'hiver 1878-1879, au cas où il serait reconnu que ces dégradations ne peuvent être imputées à la négligence de l'entrepreneur. Les sieurs Fedel et Lagrave n'auront droit à aucun supplément de prix, tant sur les fournitures de sable effectuées dans leur entreprise du deuxième lot que sur celles des deux autres entreprises. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens supportés : les trois quarts par les entrepreneurs, et le surplus par l'Etat. Surplus des conclusions des sieurs Fedel et Lagrave et surplus du recours incident rejetés.)

(N° 20)

[23 mars 1888]

Travaux publics. — Dommages. — (Sieurs Lécuyer, Berlot et autres.)

Procédure. Expertise. — Lorsqu'au cours d'une action en indemnité formée contre l'administration, à raison du dommage causé par un travail public, le conseil de préfecture, après avoir ordonné une expertise, décide qu'il sera procédé à une information complémentaire, il peut la confier aux premiers experts sans mettre les parties en demeure de choisir de nouveaux experts.

Vu les requêtes des sieurs Lécuyer, Berlot et consorts... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 17 janvier 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Marne a rejeté les demandes d'indemnité formées par les requérants contre l'État, et, en tant que de besoin, un arrêté préparatoire en date du 28 décembre 1883 : — *Ce faisant*, *attendu* que l'arrêté intervenu est basé sur une expertise radicalement nulle, comme ayant été ordonnée en violation de la loi du 16 septembre 1807; le conseil de préfecture qui ne jugeait pas la première expertise suffi-

sante, en ayant confié une seconde aux experts précédemment choisis, sans mettre les parties en demeure d'en désigner de nouveaux; au fond, attendu qu'il résulte du plan des lieux que les habitants du haut du village de Brusson ont souffert de l'inondation du 26 novembre 1882, dans les mêmes conditions et par les mêmes causes que les habitants du bas; que, dès lors, il n'existe aucune raison de leur refuser des indemnités, quand il en a été accordé à leurs voisins; annuler le supplément d'expertise auquel il a été procédé, en exécution de l'arrêté du 28 décembre 1883; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être procédé, par d'autres experts, à une nouvelle expertise complémentaire; condamner l'État aux dépens; subsidiairement, allouer aux susnommés le bénéfice de leurs conclusions de première instance;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au rejet du recours, par le motif que l'arrêté du 28 décembre 1883 n'a pas ordonné une nouvelle expertise, mais provoqué, de la part des experts, des explications sur des questions qui rentraient dans le cadre de leur mission...;

Vu la loi du 16 septembre 1807, article 56 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne *les sieurs Chauré, Célidé, Collin, Réal et autres :*

Considérant que leur désistement est pur et simple et que rien ne s'oppose à ce qu'il en soit donné acte;

En ce qui concerne les sieurs Lécuyer, Berlot et autres :

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté du 28 décembre 1883 les requérants soutiennent que le conseil de préfecture faisant droit aux conclusions des parties qui tendaient à une nouvelle expertise ne pouvait, sans violer la loi, désigner d'office, pour cette seconde opération, les experts précédemment choisis;

Mais considérant que par son arrêté susvisé le conseil de préfecture s'est borné, conformément aux conclusions de l'État, à demander aux deux experts choisis par les parties un travail complémentaire sur certains points déterminés; qu'en procédant ainsi, ledit conseil n'a violé aucune loi, et qu'il n'y a lieu de faire droit aux conclusions prises sur ce point;

Au fond :

Considérant que les requérants demandent l'annulation de l'arrêté du 17 janvier 1885, comme fondé sur une distinction erronée entre les causes de l'inondation dans la partie basse du

village de Brusson et celles qui ont amené la submersion dont ils ont souffert;

Mais considérant qu'ils n'apportent à l'appui de leur recours aucune justification et que, dès lors, il y a lieu de maintenir la décision du 17 janvier 1886, fondée sur les résultats de l'expertise et de l'instruction complémentaire à laquelle il a été procédé... (Acte du désistement des sieurs Chauré, Célidé et autres et rejet de la requête des sieurs Lécuyer, Berlot et autres.).

(N° 21)

[23 mars 1888]

Voirie (Grande). — *Chemin de fer. Contravention.* — (Ministre des travaux publics contre veuve Charlot.)

Introduction de chevaux sur la voie par un passage à niveau ouvert conformément aux règlements, condamnation à l'amende et aux frais même en l'absence de dégradations (*).

Vol. — *Force majeure.* — *En matière de contravention de grande voirie, la force majeure n'est pas de nature à faire prononcer le relaxe* (*).

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à l'annulation d'un arrêté du 13 mai 1887 par lequel le conseil de préfecture de la Seine a renvoyé la dame veuve Charlot et ses fils, marchands de charbon à Paris, des fins d'un procès-verbal dressé contre eux pour avoir laissé un cheval s'introduire dans l'enceinte de la voie ferrée du chemin de fer de Grande-Ceinture. — *Ce faisant, attendu* que la contravention résultant de l'introduction d'un animal sur la voie ferrée ou ses dépendances tombe sous le coup de l'arrêté du Conseil du 16 décembre 1759, rendu applicable aux chemins de fer par la loi du 15 juillet 1845, lorsque

---

(*) 16 mars 1888, Ministre des travaux publics, *suprà*, p. 61.

(*) On ne saurait nier que si l'excuse tirée de la bonne foi était admise en cette matière, le sieur Charlot aurait dû bénéficier du relaxe. Il résulte en effet du dossier que le cheval qui s'est introduit sur la voie ferrée avait été volé par des malfaiteurs, à la porte d'une auberge, pendant que les commis de la maison Charlot prenaient leur repas. Ces malfaiteurs avaient ensuite abandonné leur capture. C'est dans ces circonstances que la contravention avait été commise.

la voie est bordée par une clôture continue et en bon état d'entretien, ce qui est le cas de l'espèce; et que l'absence de dégradations n'est pas de nature à faire disparaître la contravention; condamner la dame veuve Charlot et ses fils à 16 francs d'amende et aux dépens;

Vu les observations en défense de la dame Charlot et ses fils... tendant au rejet du recours du Ministre par le motif qu'à l'heure où le fait constaté au procès-verbal s'est produit le cheval qui s'est introduit sur la voie ferrée n'était plus en leur possession, par suite d'un vol commis à leur préjudice; qu'ainsi leur responsabilité ne saurait avoir été engagée;

Vu les lois des 29 floréal an X, et 15 juillet 1845;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 23 mars 1842;

CONSIDÉRANT qu'il est constaté par le procès-verbal ci-dessus visé qu'un cheval appartenant à la dame Charlot et à ses fils, s'est introduit, le 17 décembre 1886, sur la voie du chemin de fer de Grande-Ceinture; qu'il résulte de l'instruction que ladite voie est bordée par une haie vive et une clôture sèche continues et en bon état d'entretien, et que la barrière du passage à niveau n° 29, par lequel le cheval a pénétré dans l'enceinte de la voie ferrée, était régulièrement ouverte, conformément aux dispositions des articles 2 et 3 de l'arrêté préfectoral du 17 juillet 1882, approuvé par le Ministre des travaux publics le 22 du même mois; que, dans ces conditions, le fait relevé au procès-verbal constitue la contravention prévue et punie par l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759, rendu applicable aux chemins de fer par l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845;

Considérant d'ailleurs que la dame Charlot et ses fils ne justifient d'aucune circonstance de nature à écarter leur responsabilité; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé les requérants des fins du procès-verbal dressé contre eux... (Arrêté annulé. La dame Charlot et ses fils sont condamnés à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 22)

[23 mars 1888]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Construction le long de la voie ferrée. — Relaxe. — Compagnie concessionnaire. — Dépens.

— (Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans contre sieur Bonnet.)

Le droit de poursuite n'appartenant qu'à l'administration, en matière de contravention de grande voirie sur les chemins de fer, c'est à tort que les frais de l'instance ont été mis à la charge de la compagnie du Chemin de fer qui n'était pas intervenue au procès (*).

Vu la requête... pour la compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 28 juillet 1885, par lequel le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne a rejeté, comme non recevable, son opposition à un précédent arrêté du 12 mai 1885 par lequel ledit Conseil a renvoyé le sieur Bonnet des fins d'un procès-verbal dressé contre lui; pour avoir construit, le long de l'avenue de la gare de Montauban-Villenouvelle, un mur portant des embrasures pour portes et fenêtres et condamné la compagnie d'Orléans aux dépens;

Vu les lois du 29 floréal an X et du 15 juillet 1845;

Considérant qu'il n'appartient qu'à l'autorité publique de poursuivre la répression des contraventions de grande voirie; que la compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, n'étant pas intervenue devant le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne, saisi du procès-verbal dressé contre le sieur Bonnet, elle ne pouvait être condamnée aux dépens faits devant ledit Conseil; que, dans ces circonstances, la compagnie était recevable et fondée à demander au conseil de préfecture de la relever de la condamnation auxdits dépens; que c'est à tort que, par l'arrêté du 28 juillet 1885, le conseil de préfecture a rejeté sa demande et qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler ledit arrêté et celui du 12 mai 1885, en tant qu'il a condamné la compagnie aux dépens... (Arrêté annulé. Décharge. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 25)

[28 mars 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — Occupation

(*) Jurisprudence constante, 17 novembre 1876, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1878, p. 1602 et le renvoi; 23 juin 1882, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1883, p. 381, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement, Le Vavasseur de Précourt.

temporaire. — (Compagnie des chemins de fer d'Orléans contre sieur Combarieu.)

Lorsqu'une compagnie de chemins de fer exécute des travaux, non en qualité de concessionnaire, mais comme entrepreneur pour le compte et aux frais de l'État, le tiers expert, appelé à donner son avis sur une demande d'indemnité formée contre la compagnie par un particulier à raison d'une occupation temporaire, est de droit, et à peine de nullité de la tierce expertise, l'ingénieur en chef du service intéressé (*).

Frais d'une tierce expertise irrégulière : ils sont mis à la charge de la partie à laquelle l'irrégularité a été opposée devant le conseil de préfecture (**).

Vu la requête de la compagnie d'Orléans... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés des 14 mars et 3 juillet 1885, par lesquels le conseil de préfecture du Lot a statué sur le règlement de l'indemnité due au sieur Combarieu pour l'occupation temporaire des terrains nécessaires aux travaux d'agrandissement de la gare de Cahors ; — *Ce faisant...* ordonner que la procédure sera reprise à dater de la tierce expertise ; subsidiairement, fixer à 7.574f,96 l'indemnité due au sieur Combarieu ; allouer à la compagnie les intérêts des sommes qu'elle a payées en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture ; condamner le sieur Combarieu aux dépens de première instance et d'appel ;

Vu le mémoire en défense du sieur Combarieu... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs qu'en la forme la nomination du tiers expert est régulière, l'agrandissement de la gare de Cahors ayant constitué une charge de la concession de la compagnie d'Orléans, comme exploitante de la ligne de Libos à Cahors ; qu'au fond, il a été fait par le tiers expert une juste appréciation de la détérioration causée à sa propriété ;

(*) Voy. 2 décembre 1887 (Ministre des travaux publics), *Ann.* 1888, p. 597 et le renvoi.

(**) En cette matière, la jurisprudence du Conseil fait une distinction : si l'irrégularité a été invoquée devant le conseil de préfecture avant les opérations de la tierce expertise, les frais de cette tierce expertise déclarée irrégulière doivent être mis à la charge de la partie qui n'a pas protesté, qui même a soutenu la régularité de la procédure : si au contraire aucune des parties n'a proposé le moyen devant le conseil de préfecture et que l'irrégularité ait été seulement relevée devant le Conseil d'État ou proposée d'office, les frais sont réservés pour être mis à la charge de la partie qui succombera en fin d'instance. — (Conseil d'État, 18 mars 1887, compagnie de Fives-Lille, *Ann.* 1888, p. 80 ; — 6 janvier 1888, Diricq, *Ann.* 1888, p. 673.)

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que, par décision en date du 20 février 1882, le Ministre des travaux publics avait chargé la compagnie des chemins de fer d'Orléans des travaux d'agrandissement de la gare de Cahors exécutés par l'État; qu'aux termes de cette décision lesdits travaux devaient être faits sous le contrôle des ingénieurs chargés de la construction de la ligne de Montauban à Brive, moyennant le remboursement à ladite compagnie de la dépense réellement faite et justifiée sur la production de mémoires dûment vérifiés; qu'ainsi la compagnie des chemins de fer d'Orléans a exécuté les travaux d'agrandissement de la gare de Cahors, non comme concessionnaire de la ligne de Libos à Cahors, mais comme entrepreneur pour le compte de l'État, constructeur de la ligne de Montauban à Brive; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture étant saisi de la demande du sieur Combarieu en règlement de l'indemnité à lui due pour l'occupation temporaire des terrains nécessaires aux travaux dont il s'agit, le tiers expert, à la suite du désaccord des experts, devait être, aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, l'ingénieur en chef des ponts et chaussée du service intéressé; que, dès lors, en désignant un tiers expert autre que le tiers expert de droit, le conseil de préfecture a violé l'article 56 précité; qu'il suit de là que la compagnie des chemins de fer d'Orléans est fondée à demander à être renvoyée devant le conseil de préfecture, pour y être, après tierce expertise régulière, statué sur la réclamation du sieur Combarieu;

En ce qui concerne les frais de tierce expertise :

Considérant que la compagnie des chemins de fer d'Orléans a réclamé devant le conseil de préfecture contre la désignation du tiers expert; que, dès lors, elle est fondée à demander que les frais de la tierce expertise irrégulièrement ordonnée soient supportés par le sieur Combarieu... (Arrêtés annulés. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra. Frais de la tierce expertise irrégulière et dépens à la charge du sieur Combarieu.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 24)

[10 janvier 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Servitude. — Prise d'eau. — (Époux Gigard.)

Une servitude ne peut disparaître par l'effet d'une expropriation qu'autant que l'immeuble sur lequel elle porte est lui-même exproprié.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les articles 15 et 21 de la loi du 3 mai 1841 :

Attendu que l'arrêt attaqué déclare que les mariés Gigard, propriétaires d'une prairie arrosée au moyen d'un fossé dérivant les eaux du canal de fuite du moulin de Travers, ne peuvent prétendre qu'à une servitude sur le canal dont il s'agit, et que, si, en vertu de cette servitude, ils ont une action contre le propriétaire du moulin qui détournerait les eaux, le droit réel repose sur ce moulin et ses dépendances, lesquelles sont spécifiées être le canal de fuite;

Attendu que le caractère et l'assiette de la servitude étant ainsi déterminés, la seule question à examiner pour décider si l'expropriation poursuivie par la commune de la Balme pouvait être opposée aux époux Gigard était celle de savoir si le moulin de Travers et son canal de fuite étaient compris dans cette expropriation, une servitude ne pouvant disparaître par l'effet d'une expropriation qu'autant que l'immeuble sur lequel elle porte est lui-même exproprié;

Attendu que c'est le jugement d'expropriation qui, seul, détermine quels sont les immeubles expropriés;

Que les termes et la portée de ce jugement sont soumis au contrôle de la Cour de cassation;

Attendu que le jugement rendu par le tribunal civil de Bourgoin à la date du 1er juillet 1881 se borne à prononcer l'expropriation, en vue de l'établissement d'une distribution d'eau, au hameau de Travers, commune de la Balme, d'une parcelle de pré d'une contenance de 5 mètres carrés, située au hameau de Travers, faisant partie des nos 8, 9, 14, 15, 18 de la section D du plan cadastral de la commune de la Balme, parcelle appartenant au nommé Claudius Baudrand ou à la demoiselle Clarisse Baudrand;

Attendu que, la parcelle ainsi désignée ne faisant partie du moulin ni de son canal de fuite en dehors desquels elle est située, il s'ensuit que, le fonds servant n'étant pas exproprié, la servitude appartenant aux époux Gigard ne pouvait être atteinte par l'expropriation prononcée et suivie au profit de la commune de la Balme;

Attendu, dès lors, qu'en déclarant cette expropriation opposable aux époux Gigard, l'arrêt attaqué a violé les articles de loi susvisés;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

(N° 25)

[22 février 1888]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif spécial. — Responsabilité. — (Sieur Deschamps.)

Lorsqu'une marchandise voyage sur un réseau à un certain tarif spécial dont l'application décharge la compagnie de la responsabilité de la casse des objets transportés, les tribunaux doivent limiter à l'indemnité réglée d'avance à forfait les conséquences de la responsabilité de la compagnie, à raison de la casse survenue en cours de route, dans le cas même où l'avarie est le résultat d'une faute imputable à la compagnie ou à ses agents.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1134 du Code civil et le tarif P. V. de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, dont les conditions particulières portent : « La compagnie n'est pas responsable de la casse des objets en fonte dénommés dans le présent tarif spécial, qui ne sera appliqué aux envois de cette nature qu'à cette condition expresse. La casse afférente aux objets reconnus brisés à l'arrivée sera remboursée par la compagnie au destinataire ou à l'expéditeur. Le retour de ces objets brisés à la gare d'où ils ont été expédiés ne donnera lieu qu'à la seule perception de 0f,80 pour droits d'enregistrement et de timbre » ;

Attendu que cette clause, qui est ainsi stipulée comme la condition expresse de l'application de la taxe de transport réclamée par l'expéditeur, a pour effet de limiter à l'indemnité réglée d'avance à forfait les conséquences de la responsabilité de la compagnie, à raison de la casse survenue en cours de route, dans le cas même où l'avarie est le résultat d'une faute imputable à la compagnie ou à ses agents;

Attendu, en fait, que, le 12 octobre 1885, la Société des forges de Sougland a expédié par petite vitesse, avec demande du tarif le plus réduit, à l'adresse du sieur Deschamps, en gare à Albertville, trois objets en fonte, *dits* cuisinières, dont le transport a été effectué successivement sur le réseau de l'Est aux prix et conditions du tarif susvisé et par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée jusqu'à destination; qu'au moment du transit d'un réseau sur l'autre, un des colis ayant été reconnu cassé, la Compagnie de l'Est appelée en garantie par celle de Paris-Lyon-Méditerranée, assignée au principal par le destinataire, a, devant le tribunal, conclu au rejet de la demande, et subsidiairement à ce que l'adversaire fût condamné à prendre livraison de la marchandise sous l'offre faite par la concluante de la détaxe sur le colis des frais de transport y afférents et du retour franco à l'usine expéditrice, sauf les 0f,80 d'enregistrement et de timbre;

Attendu, cependant, que le tribunal de commerce d'Albertville, par le jugement attaqué, a condamné la Compagnie de l'Est au payement de la valeur de l'objet cassé, avec dommages-intérêts, par le motif que la disposition précitée du tarif P. V. n° 14 ne déroge à la présomption édictée contre le voiturier par l'article 103 du Code de commerce qu'en ce qu'elle met à la charge des réclamants la preuve des fautes alléguées contre la compagnie, mais qu'elle laisse subsister tout entière la responsabilité du transporteur lorsque, comme dans l'espèce, il est établi que l'avarie a

pour cause le manque de soins ou l'imprévoyance de la compagnie ou de ses agents;

Attendu qu'en statuant ainsi le jugement attaqué a violé le tarif spécial précité P. V. n° 14 dûment homologué et la convention qui fait la loi des parties :

Par ces motifs, donnant défaut contre les défendeurs,

Casse, etc.

(N° 26)

[22 février 1888]

Cours d'eau. — Riverains. — Extraction des sables et graviers. — (Sieur Thomas Martin.)

Les riverains d'un cours d'eau non navigable ni flottable ont le droit exclusif d'en extraire le limon, le sable et les graviers.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 714 du Code civil, combiné avec les articles 556, 557 et 561 du même code :

Attendu que, si les cours d'eau non navigables ni flottables rentrent dans la classe des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous, cet usage a pour limite les droits spécialement accordés par la loi aux riverains;

Attendu que, dans l'esprit de la loi, les riverains, étant exposés aux inconvénients et soumis aux charges résultant du voisinage des rivières non navigables ni flottables, doivent en général en avoir les bénéfices; que, spécialement, la loi du 14 floréal an XI, en mettant à leur charge le curage et l'entretien de ces cours d'eau, leur a virtuellement attribué le produit du curage et conféré le droit exclusif d'extraire le limon, les sables et les graviers;

Attendu que, si la faculté d'extraction était accordée à des tiers, elle serait en opposition avec les droits expressément réservés par la loi aux riverains, notamment avec leurs droits sur la formation des alluvions (art. 556 du Code civil), sur les relais (art. 557), sur les îlots (art. 561), sur la pêche (loi du 15 avril 1829), et qu'elle contrarierait même l'accomplissement des obli-

gations qui leur sont imposées pour le curage et l'entretien des rivières; que c'est donc avec raison que l'arrêt attaqué a reconnu aux défendeurs éventuels, en tant que riverains du cours d'eau non navigable ni flottable dit *le Baudial*, le droit d'en extraire les sables et graviers, et a refusé le même droit aux demandeurs en cassation, parce qu'ils n'étaient pas riverains du cours d'eau; que cette décision ne viole pas les articles du Code civil visés par le pourvoi;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que, devant les juges du fond, les demandeurs en cassation se sont bornés à conclure, en termes généraux, à ce que l'action dirigée contre eux fût déclarée non recevable et mal fondée, sans d'ailleurs spécifier aucune fin de non-recevoir particulière sur laquelle les juges eussent à fournir des motifs spéciaux;

D'où suit qu'en basant leur décision sur des raisons tirées du fond du procès, les juges ont satisfait aux prescriptions de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 27)

[12 mars 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement. — Constatations. — (Sieur Faraudi.)

Le jugement qui ordonne une expropriation doit constater que toutes les formalités prescrites par les articles 2 *et* 14 *de la loi du* 3 *mai* 1841 *ont été remplies et que les pièces qui en contiennent la preuve ont été produites devant le tribunal et appréciées par lui.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre l'administration défenderesse, non comparante, et statuant sur le troisième moyen du pourvoi :

Vu les articles 2 et 14 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte de ces articles que l'expropriation pour

cause d'utilité publique ne peut être prononcée qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par les dispositions précitées et sur la production des pièces qui prouvent leur exécution; d'où il suit que le jugement qui ordonne l'expropriation n'est régulier qu'autant qu'il constate que toutes ces formalités ont été remplies et que les pièces qui en contiennent la preuve ont été produites devant le tribunal et appréciées par lui;

Attendu qu'au nombre des pièces justificatives de l'accomplissement des formalités essentielles préalables à l'expropriation figurent, notamment, le procès-verbal dressé par le maire, conformément à l'article 7 de la loi de 1841, mentionnant les déclarations et réclamations verbales des parties et auquel sont annexées celles transmises par écrit, et le procès-verbal relatant la constitution, la réunion, la durée et les opérations de la commission d'enquête instituée par l'article 8 et chargée, aux termes de l'article 9, de recevoir les observations des expropriés, d'appeler ceux-ci, au besoin, et de donner son avis;

Attendu qu'aucune mention de ces deux pièces n'est faite au jugement attaqué, lequel vise seulement le décret déclarant l'utilité publique des travaux; le plan parcellaire, avec le tableau y annexé; le certificat des publications et affiches, et l'arrêté de cessibilité;

Attendu qu'il ne saurait d'ailleurs être suppléé au défaut de constatation des vérifications prescrites par cette mention générale insérée audit jugement « qu'il résulte des pièces produites que toutes les formalités prescrites par la loi ont été remplies », cette mention étant insuffisante pour permettre à la cour de reconnaître si les pièces non visées ont été produites devant le tribunal et appréciées par lui;

D'où il suit que le jugement rendu par le tribunal civil de Nice, le 2 mai 1887, est vicié de nullité,

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi;

Casse, etc.

(N° 28)

[19 mars 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — 1° Pourvoi. — Notification. — Délai de huitaine. — Supputation. — Jours

fériés. — 2° Jury. — Tableau des offres et demandes. — Plans parcellaires. — Formalité substantielle. — Nullité. — (Sieur Ch. Bivort.)

1° La disposition de l'article 1033 du Code de procédure civile, aux termes duquel « si le dernier jour du délai est un jour férié, le délai sera prolongé au lendemain », s'applique au délai de huitaine fixé pour la notification d'un pourvoi par l'article 42 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

2° La formalité de l'article 37, § 1, de la loi du 3 mai 1841, aux termes duquel le magistrat directeur du jury d'expropriation doit placer sous les yeux des jurés, dès l'ouverture des débats, les tableaux des offres et demandes et les plans parcellaires dressés en vue de l'expropriation, est substantielle; son inobservation entraîne, par suite, la nullité des opérations et de la décision du jury.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur la fin de non-recevoir proposée par le défendeur:

Attendu que le pourvoi formé par le demandeur, suivant déclaration passée, le 21 mai 1887, au greffe du tribunal civil de la Seine, a été notifié au défendeur le 31 du même mois; que si, aux termes de l'article 42 de la loi du 3 mai 1841, cette notification devait être faite dans la huitaine de la date du pourvoi, il est de principe, en droit, que les dispositions de l'article 1033 du Code de procédure civile doivent être appliquées aux délais fixés par les lois spéciales, lorsqu'elles ne contiennent pas de dispositions contraires; que les formalités dont l'accomplissement n'est pas constaté par les procès-verbaux de ces opérations sont réputées n'avoir pas été observées; d'où il suit que les jours légalement fériés ne peuvent pas être comptés dans la supputation du délai de huitaine, et que, si le dernier jour de ce délai est férié, le terme doit en être prorogé au lendemain;

Attendu que, dans l'espèce, les 29 et 30 mai 1887 étaient des jours fériés, conformément à la loi des 6-9 mars 1886; qu'ainsi le délai n'expirait que le 31, date de l'exploit de notification; d'où il ressort qu'elle a été régulièrement faite et que le pourvoi est recevable; qu'il importe peu que le demandeur ait cru devoir en former, à la date du 1er juin, un second, qui a été notifié le 3; qu'en effet, aucune déchéance n'ayant été encourue relativement

au premier pourvoi, le second devenait sans objet, et que, dès lors, il n'y a lieu d'y statuer;

Par ces motifs, rejette la fin de non-recevoir;

Au fond,

Et sur le moyen unique du pourvoi;

Vu l'article 37, § 1, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en droit, qu'aux termes de l'article 37, § 1, de la loi du 3 mai 1841, le magistrat directeur du jury d'expropriation doit placer sous les yeux des jurés, dès l'ouverture des débats, le tableau des offres et demandes et les plans parcellaires dressés en vue de l'expropriation; que cette formalité est substantielle et que son inobservation est, conformément aux prescriptions de l'article 42 de la même loi, une cause de nullité des opérations et de la décision du jury;

Attendu que les procès-verbaux des audiences des 16, 17 et 18 mai 1887, où a été instruite et jugée l'affaire intéressant le demandeur, ne mentionnent pas la communication, qui aurait dû être faite aux jurés, du tableau des offres et demandes et des plans parcellaires; d'où suit que la décision du jury et l'ordonnance d'envoi en possession rendue en conséquence sont entachées de nullité et ont violé l'article de loi susvisé :

Par ces motifs, casse, en ce qui concerne le sieur Ch. Bivort.

(N° 29)

[27 mars 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Convocation des jurés et des parties. — Notification. — Désignation. — (Époux Mulsant.)

Il suffit que la notification de l'arrêté de convocation des jurés et des parties indique d'une façon suffisamment précise le jour et le lieu de la réunion; la désignation générale du local affecté au tribunal dispense, le cas échéant, d'indiquer que la réunion sera tenue dans la chambre du conseil.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre le maire de Villefranche, ès qualités;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Attendu que la notification de l'arrêté de convocation des jurés et des parties faites aux époux Mulsant, en vertu de l'article 31 de la loi du 3 mai 1841, indique le lieu de la réunion au tribunal civil de Villefranche;

Que le procès-verbal des opérations du jury constate que l'audience a été, en effet, tenue publiquement dans la salle des audiences du tribunal;

Qu'ainsi, toutes les conditions exigées par la loi, pour l'indication du lieu de la réunion et la publicité des débats, ont été accomplies;

Qu'il importe peu que cette indication portât aussi, à la suite, les mots « chambre du conseil »;

Que, dans l'espèce, la désignation générale du local affecté au tribunal civil de Villefranche était suffisamment précise pour éviter toute équivoque et prévenir toute erreur sur le lieu où devait se tenir la réunion :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 30)

[24 avril 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Désignation. — (Sieurs Blasini.)

Si les cours et tribunaux ne peuvent choisir les personnes qui formeront le jury spécial que lorsque le principe de l'expropriation se trouve préalablement acquis par suite d'un jugement d'expropriation ou de donné acte qui en est l'équivalent, le visa des articles 30 *et* 55 *de la loi du* 3 *mai* 1841 *dans la délibération portant désignation du jury implique nécessairement que ladite délibération a été prise sur le vu de ce jugement.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre les défendeurs non comparants;

Sur l'unique moyen :

Attendu que, si les cours et tribunaux ne peuvent choisir les personnes qui formeront le jury spécial que lorsque le principe de l'expropriation se trouve préalablement acquis par suite d'un

jugement d'expropriation ou de donné acte qui en est l'équivalent, le visa des articles 30 et 55 de la loi du 3 mai 1841 dans la délibération portant désignation du jury implique nécessairement que ladite délibération a été prise sur le vu de ce jugement;

Attendu qu'il a été procédé ainsi dans l'espèce; d'où il suit qu'il n'a été contrevenu dans la désignation du jury à aucun des articles de loi visés par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 31)

[24 avril 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Désignation. — Nullité. — (Frères Mariani.)

Les cours d'appel et les tribunaux du chef-lieu judiciaire doivent choisir les personnes qui formeront le jury spécial toutes les fois qu'il y a lieu de recourir audit jury, ce qui doit s'entendre exclusivement des cas où, par suite d'un jugement d'expropriation ou d'un jugement donnant acte du consentement du propriétaire à la cession, le principe de l'expropriation ou de la cession se trouve irrévocablement et judiciairement acquis; il suit de là que, lorsque cet acte d'administration précède, au lieu de le suivre, le jugement d'expropriation ou de donné acte, une telle désignation faite sans cause légale se trouve viciée d'une nullité absolue et rend nulles les opérations du jury ainsi composé.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre les défendeurs non comparants;

Sur l'unique moyen :

Vu l'article 30 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'aux termes de cet article, les cours d'appel et les tribunaux du chef-lieu judiciaire choisissent les personnes qui formeront le jury spécial toutes les fois qu'il y a lieu de recourir audit jury, ce qui doit s'entendre exclusivement des cas où, par suite d'un jugement d'expropriation ou d'un jugement donnant

acte du consentement du propriétaire à la cession, le principe de l'expropriation ou de la cession se trouve irrévocablement et judiciairement acquis; qu'il suit de là que, lorsque cet acte d'administration précède, au lieu de le suivre, le jugement d'expropriation ou de donné acte, une telle désignation faite sans cause légale se trouve viciée d'une nullité absolue et rend nulles les opérations du jury ainsi composé;

Attendu que, dans l'espèce, le jury chargé de fixer l'indemnité due aux consorts Mariani a été choisi par la cour de Bastia avant qu'un jugement d'expropriation ou de donné acte eût été rendu; en quoi il a été contrevenu aux dispositions de loi susvisées :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 32)

[24 avril 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Désignation. — Nullité. — (Sieur et dame Mariani.)

Les cours d'appel et les tribunaux du chef-lieu judiciaire doivent choisir les personnes qui formeront le jury spécial toutes les fois qu'il y a lieu de recourir audit jury, ce qui doit s'entendre exclusivement des cas où, par suite d'un jugement d'expropriation ou d'un jugement donnant acte du consentement du propriétaire à la cession, le principe de l'expropriation ou de la cession se trouve irrévocablement ou judiciairement acquis, de même que le droit à l'indemnité ouvert en faveur de l'exproprié, qui peut, aux termes de l'article 55 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *en requérir la fixation, si, dans le délai de six mois à partir dudit jugement, l'administration ne l'a pas poursuivie. Il suit de là que, lorsque cet acte d'administration précède, au lieu de le suivre, le jugement d'expropriation ou le jugement de donné acte qui en est l'équivalent, une telle désignation faite sans cause légale se trouve viciée d'une nullité absolue et rend nulles les opérations du jury ainsi constitué.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre les défendeurs non comparants;

Sur l'unique moyen :

Vu l'article 30 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de cet article, les cours d'appel et les tribunaux du chef-lieu judiciaire choisissent les personnes qui formeront le jury spécial toutes les fois qu'il y a lieu de recourir audit jury, ce qui doit s'entendre exclusivement des cas où, par suite d'un jugement d'expropriation ou par suite d'un jugement donnant acte du consentement du propriétaire à la cession, le principe de l'expropriation ou de la cession se trouve irrévocablement et judiciairement acquis, et le droit à l'indemnité ouvert en faveur de l'exproprié qui peut, aux termes de l'article 55 de la loi du 3 mai 1841, en requérir la fixation si, dans le délai de six mois à partir dudit jugement, l'administration ne l'a pas poursuivie; qu'il suit de là que, lorsque cet acte d'administration précède, au lieu de le suivre, le jugement d'expropriation ou le jugement de donné-acte qui en est l'équivalent, une telle désignation faite sans cause légale se trouve viciée d'une nullité absolue et rend nulles les opérations du jury ainsi constitué ;

Attendu que, contrairement à ces principes, la cour d'appel de Bastia a désigné le jury spécial chargé de fixer l'indemnité due aux consorts Mariani par arrêt du 8 mars 1887, antérieur au jugement du 3 mai suivant donnant acte de la cession consentie par ces propriétaires; que cette désignation intervenue avant le jugement qui seul pouvait la provoquer et la justifier a eu pour conséquence d'entacher de nullité les opérations du jury;

D'où il suit qu'il a été contrevenu aux dispositions de loi susvisées :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 33)

[25 avril 1888]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilité. — (Sieur Pitolet.)

En matière de transports de marchandises, les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des avaries occasionnées par la force majeure et le vice propre de la chose, à moins qu'une faute spéciale et déterminée ne leur soit imputée.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . , ...

Donne défaut contre Pitolet;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 103 du Code de commerce;

Attendu, d'une part, que si, en principe, le voiturier est garant des avaries survenues en cours de route, sa responsabilité cesse lorsqu'il est établi qu'elles proviennent du vice propre de la chose; d'autre part, que les tarifs des chemins de fer règlent non seulement le prix, mais aussi le mode et le délai du transport; que les compagnies ne sont pas obligées de donner à la marchandise des soins exceptionnels autres que ceux qui leur sont imposés par le tarif requis et qui ne trouveraient pas leur rémunération dans le prix qui leur est alloué; qu'elles ne sont pas responsables des avaries occasionnées par la force majeure, par le vice propre de la chose, à moins qu'une faute spéciale et déterminée ne leur soit imputée;

Et attendu qu'il résulte du jugement attaqué que la compagnie de l'Est, appelée à répondre de la perte d'une bonbonne d'eau de cerises qui lui avait été remise à destination de la gare d'Aulet pour le sieur Pitolet, distillateur, invoquait une expertise contradictoire, faite le 2 avril 1886, qui constatait que l'explosion de la bonbonne et la perte du liquide provenaient d'un vice propre de la chose, à savoir, la dilatation de l'alcool et le trop plein de la bonbonne;

Attendu que, dans cet état des faits, le jugement, tout en admettant le résultat de l'expertise, a néanmoins déclaré la compagnie transporteur responsable de l'avarie vis-à-vis du destinataire, par ce motif que la marchandise voyageant au tarif général sous sa responsabilité exigeait certaines précautions en raison de sa nature, sans indiquer les précautions qu'aurait dû prendre la compagnie et en quoi leur omission pouvait constituer une faute;

Qu'en statuant ainsi, le jugement attaqué manque de base légale et a violé la disposition finale de l'article 103 du Code de commerce susvisé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 34)

[30 avril 1888]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Acquit-à-caution. — Délais. — (Sieur Deullin.)

L'obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier des boissons n'est imposée par la loi qu'à l'expéditeur; c'est à l'expéditeur qu'il appartient de calculer le délai dont il a besoin pour faire parvenir la marchandise au lieu où l'acquit-à-caution doit être déchargé, et de faire concorder ce délai avec celui que les tarifs régulièrement approuvés accordent aux compagnies de chemins de fer pour effectuer leurs transports.

Les compagnies ne sont pas tenues de contrôler les pièces qui leur sont remises par les expéditeurs, de refaire leurs calculs et de leur signaler les erreurs qu'ils auraient pu commettre sur la concordance des délais.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre la compagnie des chemins de fer du Midi;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 101 du Code de commerce et 1382 du Code civil;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que les vins dont il s'agit au procès, remis à la compagnie de l'Est à Épernay le 3 décembre 1884, sont arrivés à Hendaye le 14 décembre, dans les délais fixés par les tarifs;

Que, si la livraison n'a eu lieu que le 26 décembre, quatre jours après l'expiration des délais dont il s'agit, ce retard provient de ce que l'acquit-à-caution que l'expéditeur avait remis à la compagnie s'est trouvé périmé au jour de l'arrivée à Hendaye, et de ce qu'il a fallu que la compagnie du Midi s'adressât à l'administration des contributions indirectes pour obtenir une prolongation du délai de décharge dudit acquit-à-caution;

Attendu, dès lors, que si la livraison a été tardive, le retard n'est pas imputable à la compagnie qui a rempli à l'égard de l'expéditeur toutes les obligations qui lui sont imposées par les tarifs;

Attendu que l'obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier des boissons n'est imposée par la loi qu'à l'expéditeur; que c'est à l'expéditeur qu'il appartient de calculer le délai dont il a besoin pour faire parvenir la marchandise au lieu où l'acquit-à-caution doit être déchargé, et de faire concorder ce délai avec celui que les tarifs régulièrement approuvés accordent aux compagnies de chemins de fer pour effectuer leurs transports;

Attendu qu'aucune disposition n'oblige lesdites compagnies à contrôler les pièces qui leur sont remises par les expéditeurs, à refaire leurs calculs et à leur signaler les erreurs qu'ils auraient pu commettre sur la concordance des délais dont il s'agit;

Attendu, dès lors, qu'en acceptant les pièces qui accompagnaient l'expédition faite par Deulin, et spécialement l'acquit-à caution portant un délai de dix jours, la compagnie du chemin de fer de l'Est n'a commis aucune faute, et qu'en décidant le contraire, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 1382 du Code civil, ainsi que l'article 101 du Code de commerce susvisés :

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle)

(N° 35)

[13 janvier 1888]

Voirie. — 1° *Dégradation d'un chemin public. — Tribunal de simple police. — Relaxe. — Motifs insuffisants. — 2° Absence de règlement municipal. — Dégradation d'un chemin public. — Violation de l'article* 479, § 11, *du Code pénal.* — (Sieurs Augustin Casanova et Jean-Pierre Morati.)

Le juge de simple police ne saurait, pour motiver le relaxe d'un individu poursuivi en vertu de l'article 479, *n°* 11, *du Code pénal, se borner à dire que le chemin visé dans le procès-verbal n'a pas « le caractère d'un chemin public »; ce considérant équivoque et vague ne permettant pas à la Cour de cassation de vérifier si la loi a été exactement appliquée ; le jugement par lequel un tribunal de simple police décide qu'à défaut de règle-*

ment municipal reproduisant ou rappelant les dispositions du Code pénal qui répriment la dégradation des chemins ruraux, il ne saurait y avoir de contravention, fait une fausse application de l'article 9 *de la loi du* 20 *août* 1881 *et viole l'article* 479, *n°* 11, *du Code pénal.*

La Cour,

. . . .

Attendu que le sieur Casanova était poursuivi en vertu de l'article 479, n° 11, du Code pénal, pour avoir, en lieu dit Lavafiasco, dégradé un chemin rural appartenant à la commune de Borgo; que le tribunal de police l'a renvoyé des poursuites en déclarant que le chemin visé dans le procès-verbal du garde champêtre n'a pas « le caractère d'un chemin public; qu'en l'absence de cette publicité et en l'absence d'un réglement pris en vertu de l'article 9 de la loi du 20 août 1881, il n'y a pas lieu de retenir la contravention »;

Sur le moyen pris, en ce qui concerne le défaut de publicité du chemin, de la violation des articles 163 du Code d'instruction criminelle et 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu qu'à l'appui du procès-verbal qui désignait la voie dont il s'agit comme un chemin public, la prévention invoquait deux documents administratifs qui lui auraient reconnu ce caractère; que le juge de police ne s'est aucunement expliqué au sujet de ces documents;

Que le considérant équivoque et vague par lequel il s'est borné à dénier la publicité du chemin ne permet pas à la Cour de cassation de vérifier si la loi a été exactement appliquée; qu'il est, en effet, impossible de savoir, à la lecture du jugement attaqué, si le juge de police a écarté, sans y avoir égard, les documents invoqués et s'est déterminé par des renseignements qu'il aurait personnellement recueillis, ou s'il s'était assuré par l'examen de ces documents qu'ils n'avaient aucunement attribué le caractère public au chemin rural existant au lieu dit Lavafiasco; qu'il a, par suite, violé les dispositions ci-dessus visées;

Sur le moyen pris, en ce qui concerne l'absence de règlement municipal, de la violation de l'article 479, n° 11, du Code pénal et de la fausse application de l'article 9 de la loi du 20 août 1881;

Attendu que la loi de 1881, par son article 9, en chargeant l'autorité municipale de la police et de la conservation des chemins ruraux, n'a en aucune façon subordonné l'application des

dispositions du Code pénal qui répriment la dégradation de ces chemins, à la condition qu'un règlement municipal les ait reproduites ou rappelées; qu'en décidant qu'à défaut d'un tel règlement il ne saurait y avoir de contravention, le jugement attaqué a donc faussement appliqué ledit article et violé l'article 479, n° 11, du Code pénal;

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Borgo, en date du 17 mai 1887; et, pour être statué sur la poursuite conformément à la loi, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police de Bastia, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil;

Ordonne, etc.

(N° 36)

[3 février 1888]

Voirie. — Arrêté préfectoral. — Exception préjudicielle. — Arrêt du Conseil d'État du 7 septembre 1755. — *Demande de sursis. — Refus.* — (Sieur Henri-Ménélas Perraux.)

L'arrêt du Conseil d'État du 7 *septembre* 1755 *est applicable aux occupations temporaires de terrains qu'un arrêté préfectoral peut autoriser conformément à l'article* 17 *de la loi du* 25 *mai* 1836.

En conséquence, il est du devoir du juge de simple police, en présence de conclusions prises par le prévenu et tendant à établir que sa propriété, qui avait fait l'objet de l'arrêté préfectoral, était entièrement clôturée, de surseoir à statuer pendant un délai déterminé, au cours duquel devrait être vidée l'exception préjudicielle.

La Cour,

. . . .

Sur les deux premiers moyens, tirés de la violation des articles 471, § 15, du Code pénal et 182 du Code forestier, en ce que le tribunal de simple police, en prononçant une condamnation pour infraction à un arrêté préfectoral, a refusé d'impartir au demandeur un sursis pour faire statuer sur la légalité de l'arrêté auquel il aurait contrevenu;

Attendu que par arrêté du préfet de l'Orne, en date du 14 septembre 1883, le sieur Hardy, entrepreneur de travaux de voirie, a été autorisé à traverser avec des matériaux la propriété du demandeur accédant à la voie publique;

Que, sur le refus de ce dernier de livrer le passage prescrit, il a été dressé procès-verbal contre lui; que, devant le juge de police, il a soutenu que sa propriété était close de toutes parts, qu'elle dépendait d'une maison habitée et que, par suite, le préfet n'avait pu légalement autoriser le sieur Hardy à traverser cette propriété;

Attendu que l'arrêt du Conseil d'État du 7 septembre 1755, qui forme le droit commun en ce qui concerne les emprises que les entrepreneurs de travaux exécutés pour la confection et l'entretien des chemins publics peuvent être autorisés à faire sur les terrains des particuliers, limite le pouvoir de l'administration de désigner ces terrains aux lieux non fermés de murs ou qui ne se trouvent pas clôturés suivant les usages du pays;

Que cette disposition s'applique par une analogie évidente aux occupations temporaires de terrains qu'un arrêté du préfet peut autoriser, conformément à l'article 17 de la loi du 25 mai 1836 sur les chemins vicinaux;

Que, se fondant sur cette présomption, le demandeur a conclu devant le tribunal de simple police à ce qu'un sursis lui fût accordé pour établir que sa propriété, qui avait fait l'objet de l'arrêté précité, était entièrement clôturée et attenante à une maison habitée; que, dès lors, les terrains qu'elle comprenait ne pouvaient à aucun titre être traversés par l'entrepreneur du chemin vicinal et que l'arrêté relatif à l'occupation temporaire des lieux dont s'agit avait été illégalement pris contre le prévenu;

Attendu qu'en présence des conclusions formellement prises par le demandeur, en vue d'un sursis jusqu'à ce que la question préjudicielle eût été vidée, il était du devoir du juge de police de surseoir à statuer pendant un délai déterminé, au cours duquel le demandeur aurait à justifier de ses griefs contre la légalité de l'arrêté du préfet de l'Orne;

Qu'en statuant au contraire au fond, et en condamnant immédiatement l'inculpé, le juge de police a formellement méconnu le principe général posé par l'article 182 du Code forestier;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens du pourvoi, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Passais, en date du 23 février 1886; et, pour être statué à nouveau, renvoie la partie et les pièces de la procédure

devant le tribunal de simple police de Domfront, à ce désigné par délibération spéciale prise en chambre du conseil;

Ordonne, etc.

(N° 37)

[10 février 1888]

Établissements insalubres et incommodes. — Décret du 15 octobre 1810. — Mesures de police et de salubrité. — Droits de l'autorité municipale. — (Sieurs Louis-Jean Riboulet, Barberin de Barberini, Jean Gontard, Jérôme Coupin et la dame veuve Louise André.)

L'autorisation concédée aux établissements insalubres déjà existants, par l'article 11 du décret du 15 octobre 1810, ne fait pas obstacle au droit de l'autorité municipale de prendre, sous la sanction de l'article 471, n° 15, du Code pénal, les mesures de police et de salubrité commandées par l'intérêt général.

La Cour,

. . . .

Sur les cinq pourvois formés, le 13 juin 1887, par le commissaire de police, exerçant les fonctions de ministère public près le tribunal de simple police de la ville d'Aix (Bouches-du-Rhône), contre cinq jugements de ce tribunal du même jour, 11 juin, lesquels ont relaxé des poursuites dirigées contre eux les sieurs Riboulet, Barberini, Gontard, Coupin et la veuve André :

Joignant lesdits pourvois, et statuant par un seul et même arrêt;

Vu l'article 11 du décret du 15 octobre 1810, l'arrêté du maire d'Aix, des 20 avril 1886 et 16 avril 1887, relatifs à la salubrité, ainsi que l'article 471, n° 15, du Code pénal;

Attendu que le maire de la ville d'Aix a pris, les 20 avril 1886 et 16 avril 1887, un arrêté contenant la disposition suivante :

« Les propriétaires, locataires, usagers et tous autres intéressés ou ayants droit devront toujours tenir leurs maisons, écuries, porcheries, cours, jardins, passages, impasses, tuyaux de descente ou d'écoulement des eaux, égouts, ruisseaux, réservoirs

cloaques et toutes dépendances qu'ils occupent ou dont ils se servent, en état constant de propreté, de solidité et d'entretien»;

Attendu que cinq procès-verbaux réguliers du 23 mai 1887 ont constaté que, dans les propriétés des sieurs Riboulet, Barberini, Gontard, Coupin et la veuve André, les ruisseaux, égouts, bassins et dépendances étaient dans un état de malpropreté évidente, répandant une odeur infecte et dangereuse pour la salubrité publique;

Attendu que les susnommés ont été cités, à raison de ces faits, devant le tribunal de simple police d'Aix, pour avoir contrevenu à l'arrêté municipal ci-dessus;

Attendu que le tribunal saisi les a, par cinq jugements identiques, relaxé des poursuites dirigées contre eux, en se fondant sur ce que leurs propriétés, constituant des établissements insalubres de première classe antérieurs au décret du 15 octobre 1810, étaient régis par l'article 11 de ce décret, et que, si l'arrêté municipal leur était applicable, ils ne pourraient plus être, comme par le passé, librement exploités, vu l'impossibilité matérielle de les tenir en état constant de propreté;

Mais attendu que l'autorisation concédée aux établissements insalubres déjà existants par l'article 11 du décret du 15 octobre 1810 ne saurait faire obstacle au droit, que le pouvoir municipal tient de la nature même de ses attributions, de prendre les mesures de police et de salubrité commandées par l'intérêt général des habitants; que les industriels poursuivis ne pouvaient tirer avantage de l'ancienneté de leurs établissements pour se soustraire à l'observation de mesures de propreté et d'entretien très claires en elles-mêmes et qui ne portaient nulle atteinte à leurs droits et ne faisaient aucun obstacle à ce qu'ils continuassent à manipuler et à convertir en engrais les matières malpropres, fumiers et immondices qu'ils concentraient dans leurs propriétés;

Attendu que, de ce qui précède, il résulte qu'en relaxant les cinq prévenus, les cinq jugements attaqués ont, tout à la fois, faussement interprété le décret du 15 octobre 1810, dans son article 11, l'arrêté municipal des 20 avril 1886, 16 avril 1887, et par suite violé, en ne l'appliquant pas, l'article 471, n° 15, du Code pénal :

Par ces motifs,

Casse et annule, etc.

(N° 38)

[17 février 1888]

Tribunal de simple police. — 1° Contravention. — Transport du juge de police sur le terrain litigieux. — Absence du ministère public. — 2° Tierce expertise. — Juge de police procédant en qualité de tiers expert. — Absence de jugement d'avant faire droit. — 3° Chose jugée. — Jugement définitif. — Contraventions analogues mais distinctes. — 4° Contraventions à un arrêté préfectoral. — Niveau légal de la retenue des eaux. — Excuse illégale. — Excès de pouvoir. — 5° Partie civile. — Dommage à la propriété. — Motifs inconciliables. — (Sieur Léon Ferrière.)

1° *Est nulle pour violation de l'article* 144 *du Code d'instruction criminelle, la visite de lieux faite par un juge de police hors la présence du ministère public.* — 2° *Viole les articles* 302 *du Code de procédure civile,* 154, 43 *et* 44 *du Code d'instruction criminelle combinés, le juge de police qui procède lui-même en qualité de tiers expert, sans même que cette tierce expertise eût été ordonnée par un jugement d'avant faire droit, et se détermine ensuite en partie par l'effet que cette tierce expertise avait produit sur lui.* — 3° *Viole les principes relatifs à l'autorité de la chose jugée et fait une fausse interprétation de l'article* 1351 *du Code civil, le juge de police qui fait application de cet article à la cause dont il est saisi, en se fondant sur ce que, par un jugement définitif déjà rendu par lui entre les mêmes parties, il avait statué sur des contraventions analogues à celles qui avaient donné lieu à la seconde action de la partie civile, alors que ces contraventions sont absolument distinctes.* — 4° *Doit être annulé le jugement par lequel un tribunal de simple police relaxe un usinier poursuivi pour contravention à un arrêté préfectoral déterminant le niveau légal de la retenue des eaux, en se fondant sur ce que les autres usiniers de la contrée seraient dans l'habitude de tenir les eaux de leurs biefs au-dessus de ce niveau; ce motif constitue un cas d'excuse non autorisé par la loi et qui ne saurait être admis sans excès de pouvoir.* — 5° *Doit être annulé pour violation de l'article* 7 *de la loi du* 20 *avril* 1810, *le jugement du tribunal de simple police qui, après avoir déclaré que le fait imputé au prévenu n'avait causé aucun dommage à la partie*

civile ; énonce un motif impliquant nécessairement l'existence de ce dommage. Mais si le ministère public ne s'est pas pourvu, l'action publique est éteinte et l'annulation ne peut être prononcée qu'en ce qui concerne les intérêts civils.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen tiré de la violation par refus d'application des articles 7 de l'arrêté du préfet de l'Eure, du 5 janvier 1856, 471, § 15, du Code pénal, 15, section VII, de la loi des 28 septembre, 6 octobre 1791, 1382 du Code civil et 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que le jugement attaqué pour justifier sa décision se serait fondé sur des actes d'instruction entachés de nullité, sur une fausse application des principes qui régissent l'autorité de la chose jugée, sur des cas d'excuse non autorisés par la loi et sur des motifs contradictoires :

Attendu que Ferrière était poursuivi à la requête de Marais, partie civile, devant le tribunal de simple police de Rugles, comme prévenu d'avoir contrevenu à un arrêté du préfet de l'Eure, du 5 janvier 1856, déterminant le niveau légal de la retenue des eaux pour le moulin d'Herponcey, et d'avoir, en ne levant pas les vannes lorsque ce niveau était dépassé, causé du dommage à la propriété de la partie civile par suite de l'invasion des eaux dans ladite propriété;

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement attaqué que Ferrière ne méconnaissait point avoir contrevenu à l'arrêté préfectoral susvisé, en maintenant les eaux à une élévation de 18 centimètres au-dessus du repère déterminé par l'autorité administrative, sans lever les vannes; que le même jugement constate également que cette élévation de 18 centimètres au-dessus du niveau du repère a pour conséquence de surélever les eaux de 14 à 16 centimètres dans la propriété de la partie civile;

Attendu que, malgré ces constatations, le juge de police a néanmoins prononcé le relaxe du prévenu et rejeté la demande en dommages-intérêts formée par le demandeur au pourvoi; que, pour justifier cette décision, il s'est fondé sur une visite des lieux litigieux à laquelle il avait été procédé en exécution d'un jugement préparatoire du 13 mars 1886, sur un supplément d'expertise auquel il avait procédé lui-même, en qualité de tiers expert, sans que cette mesure eût été ordonnée par un jugement d'avant faire droit; sur l'article 1351 du Code civil et sur un

jugement du 9 janvier 1886 par lui rendu entre les mêmes parties au sujet de contraventions analogues à celles qui faisaient l'objet de la nouvelle poursuite, jugement auquel il a attribué l'autorité de la chose jugée; sur l'irrégularité du cours de la rivière sur laquelle est situé le moulin d'Herponcey, sur ce que l'eau y arrive souvent par fortes éclusées du moulin supérieur, sur ce que les autres usiniers de la contrée seraient dans l'habitude de tenir les eaux de leurs biefs de 20 à 25 centimètres au-dessus du repère déterminé par les arrêtés préfectoraux, et enfin sur ce qu'il ne serait pas établi que l'élévation des eaux à une hauteur de 18 centimètres au-dessus du repère ait causé un dommage au sieur Marais;

Attendu que c'est à bon droit que le pourvoi critique tous ces motifs du jugement attaqué et soutient qu'aucun d'eux ne saurait en justifier le dispositif;

Attendu, en effet, en ce qui concerne la visite des lieux litigieux; qu'aux termes des articles 141 et suivants du Code d'instruction criminelle la présence du ministère public est indispensable à la composition régulière du tribunal de simple police pour procéder à des actes d'instruction ou descentes de lieux; qu'il résulte du procès-verbal de transport sur les lieux que, le 22 mars 1886, le juge de police s'est transporté sur le terrain où la contravention avait été commise, qu'il s'y est livré en présence des parties, *mais hors la présence du ministère public*, à toutes constatations utiles, ce qui constitue une violation expresse de l'article 144 du Code d'instruction criminelle, et entraîne par suite la nullité de ladite visite des lieux, laquelle n'a pu, dès lors, servir de base légale au jugement attaqué;

Attendu que les motifs tirés d'une tierce expertise à laquelle le juge se serait livré lui-même pour départager les deux experts qu'il avait précédemment nommés ne sauraient davantage justifier la décision attaquée; qu'en effet les fonctions de juge et d'expert dans la même affaire sont incompatibles et que le juge de police, en procédant lui-même en qualité de tiers expert, sans même que cette tierce expertise eût été ordonnée par un jugement d'avant faire droit, et en se déterminant ensuite en partie par l'effet que cette tierce expertise avait produit sur lui, a manifestement violé les articles 302 du Code de procédure civile, 154, 43 et 44 du Code d'instruction criminelle combinés;

Attendu que c'est également en violation des principes qui régissent l'autorité de la chose jugée et par une fausse interprétation de l'article 1351 du Code civil, que le jugement attaqué a

fait application à la cause dudit article; qu'en effet, si les contraventions qui ont motivé les premières poursuites dirigées par Marais contre Ferrière et sur lesquelles il a été statué définitivement par le jugement du 9 janvier 1886 étaient de même nature que la contravention nouvelle qui a donné lieu à la seconde action de la partie civile, elles en étaient absolument distinctes; que les premières remontaient au 1er mai et au 18 juin 1885, tandis que la dernière se plaçait à la date du 27 février 1886; que le principe des dommages-intérêts réclamés par Marais dans les deux actions n'était pas le même puisqu'il procédait de contraventions différentes; qu'ainsi les conditions prescrites par l'article 1351 susvisé pour constituer l'autorité de la chose jugée, ne se rencontrait pas dans l'espèce;

Attendu, quant au motif du jugement attaqué pris de l'irrégularité du cours de la rivière, de la crue subite des eaux qui arriverait souvent par fortes éclusées du moulin supérieur et de l'habitude dans laquelle seraient les usiniers de la contrée de tenir les eaux de leurs biefs de 20 à 25 centimètres au-dessus du repère qui leur est fixé par les arrêtés préfectoraux, qu'aucun de ces motifs ne pouvait justifier légalement la décision du juge de police; qu'ils constituent, en effet, des cas d'excuse non autorisés par la loi qui ne sauraient être admis sans excès de pouvoir;

Qu'il résulte, au surplus, des dispositions combinées des articles 15 et 16 de la loi des 28 septembre et 6 octobre 1791, que les propriétaires ou fermiers des moulins et usines sont responsables de tous les dommages que les eaux peuvent causer, par suite d'inondation aux propriétés voisines, toutes les fois que cette inondation provient de leur fait ou de leur négligence; que ces articles les obligent donc, même en l'absence d'arrêté préfectoral, et à plus forte raison lorsqu'il existe, comme dans l'espèce, un arrêté préfectoral déterminant le niveau légal de la retenue des eaux, à tenir les vannes de leurs usines levées, toutes les fois que les circonstances l'exigent et spécialement toutes les fois que le niveau de la retenue des eaux qui leur a été assigné se trouve dépassé; qu'il suit de là que la crue ou la hausse inopinée ou progressive des eaux ne saurait les affranchir de la responsabilité qui pèse sur eux, *lorsqu'ils n'ont pas fait ce qu'ils sont tenus de faire pour prévenir et empêcher l'invasion des eaux;*

Attendu, enfin, en ce qui touche le motif du jugement attaqué, tiré de ce qu'il ne serait pas établi que l'élévation des eaux à une hauteur de 18 centimètres au-dessus du repère ait causé un

dommage à la propriété de la partie civile; que, s'il appartient au juge de police de statuer souverainement sur les questions *de fait* qui lui sont soumises, c'est à la condition de ne pas insérer dans sa sentence des motifs contradictoires et inconciliables; que les premiers motifs du jugement desquels il résulte que, lorsque le niveau de l'eau est au repère, les tranchées transversales existant dans la propriété de Marais contiennent de l'eau qui ne se retire pas; *mais que cette eau s'élève de 14 à 16 centimètres, lorsque le niveau est porté à 18 centimètres au-dessus du repère*, impliquaient nécessairement l'existence d'un dommage causé à la partie civile par le fait de Ferrière et ne permettaient plus au juge de police de nier, ainsi qu'il l'a fait, l'existence de ce dommage; qu'à ce point de vue encore le jugement attaqué doit encourir la censure de la Cour de cassation, pour violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Mais attendu que le ministère public ne s'est pas pourvu; que l'action publique est éteinte; qu'il ne reste plus dès lors à statuer que sur les réclamations de la partie civile :

Par ces motifs, CASSE et ANNULE, en ce qui concerne les intérêts civils, seulement, le jugement du tribunal de simple police du canton de Rugles, du 22 mai 1886, qui a renvoyé le sieur Ferrière de l'action dirigée contre lui; et, pour être statué conformément à la loi sur la plainte du sieur Marais, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police du canton d'Évreux, à ce déterminé par une délibération spéciale prise en la chambre du conseil;

Ordonne, etc.

(N° 39)

[1er mars 1888]

Chose jugée. — Décision antérieure du Conseil d'État. — Jugement d'un tribunal de simple police. — Défaut d'identité de cause. — Lois et règlements. — Arrêté préfectoral ordonnant la suppression d'un barrage. — Exception préjudicielle. — Refus de surseoir. — Excès de pouvoir. — (Sieur Raoul-René Robert.)

Au cas de prévention d'infraction à un arrêté préfectoral prescrivant de supprimer un barrage sur un cours d'eau, la

chose jugée ne peut résulter ni d'une décision antérieure du Conseil d'État, qui dans une précédente affaire s'est borné à déclarer que le fait poursuivi alors ne constituait pas une contravention de la compétence des tribunaux administratifs, ni d'un jugement de simple police rendu sur la poursuite exercée par le ministère public pour établissement de barrage sans autorisation, la condition essentielle à la chose jugée, l'identité de cause, ne pouvant exister dans l'espèce.

Il y a excès de pouvoir de la part du juge qui rejette l'exception préjudicielle et refuse de surseoir, en présence de conclusions par lesquelles le prévenu soutient que l'arrêté préfectoral ordonnant la suppression du barrage s'applique uniquement à une rivière nominativement désignée, et que le canal sur lequel est établi ce barrage est sa propriété et ne fait pas partie de la rivière dont il s'agit.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen, tiré de la violation des articles 360 et 640 du Code d'instruction criminelle, 1351 du Code civil et des principes qui régissent l'autorité de la chose jugée, en ce que le jugement attaqué aurait à tort déclaré qu'un arrêt du Conseil d'État, du 11 janvier 1851, et un jugement du tribunal de simple police de Saumur du 18 mars 1886, rendus au profit du demandeur à l'occasion de deux poursuites antérieurement dirigées contre lui, ne constituaient pas l'autorité de la chose jugée au regard de la nouvelle inculpation dont il était l'objet.

Attendu que ce moyen du pourvoi n'est pas fondé; qu'en effet la contravention poursuivie en 1851 contre l'un des auteurs de Robert et en 1886 contre Robert lui-même n'était pas la même que celle faisant l'objet de la nouvelle prévention; que le fait imputé en 1851 et en 1886 aux prévenus consistait dans l'établissement, sans autorisation, d'un barrage sur la rivière de l'Authion, tandis que la poursuite dirigée en 1887 contre le demandeur était fondée sur le refus par ce dernier de se conformer aux prescriptions d'un arrêté préfectoral ordonnant la démolition dudit barrage; que l'arrêt du Conseil d'État du 11 janvier 1851 s'est borné à déclarer que le fait alors poursuivi ne constituait pas une contravention de la compétence des tribunaux administratifs; que le jugement du 18 mars 1886 a déclaré que, l'établissement du barrage remontant à plus d'une année, l'action publique à raison de ce fait se trouvait prescrite; qu'il n'y a donc aucune identité de cause entre les poursuites qui ont donné lieu à ces

deux décisions et celle à l'occasion de laquelle est intervenu le jugement attaqué ;

Mais sur le deuxième moyen, tiré de la violation par refus d'application de l'article 182 du Code forestier;

Attendu que Robert était poursuivi devant le tribunal de simple police comme prévenu d'avoir contrevenu à un arrêté du préfet de Maine-et-Loire, en date du 8 avril 1886, dont l'article 1er est ainsi conçu : « Tous barrages quelconques établis sans autorisation, commune de Vivy, sur l'Authion, dans la partie non navigable de cette rivière, seront détruits dans le délai de quinze jours à compter de la publication du présent arrêté, par les soins des propriétaires riverains » ; que la contravention qui lui était reprochée consistait dans le refus de détruire, contrairement aux prescriptions de l'arrêté susvisé, un barrage dit *cheval de frise* établi par ses auteurs à l'extrémité d'un canal traversant sa propriété.

Attendu que, pour repousser la prévention dirigée contre lui, le demandeur a soutenu dans ses conclusions que l'arrêté préfectoral du 8 avril 1886, en vertu duquel il était poursuivi, s'appliquait uniquement à la rivière d'Authion; que le canal sur lequel était établi le barrage qu'il refusait d'enlever ne faisait pas partie de l'Authion; que ce canal était une propriété privée, et qu'il a soulevé, en invoquant l'article 182 du Code forestier, une exception préjudicielle tendant à établir tout à la fois que le canal en litige était sa propriété et qu'il ne faisait pas partie de l'Authion;

Attendu que le jugement attaqué a rejeté cette exception par le double motif : 1° qu'il résultait des titres et documents produits et des explications données aux débats que le cours d'eau sur lequel se trouvait le barrage établi sans autorisation faisait partie de l'Authion, et 2° que, d'ailleurs, l'exception produite n'était pas de nature, en la supposant fondée, à ôter au fait incriminé le caractère d'une contravention, parce que, en admettant même que ce cours d'eau pût être considéré comme la propriété privée de Robert dans la traversée de ses terres, il n'en serait pas moins soumis au droit de réglementation de l'autorité préfectorale ;

Attendu que le juge de police, en statuant ainsi qu'il l'a fait, a tout à la fois faussement interprété, en en élargissant les termes, l'arrêté préfectoral du 8 avril 1886, violé les règles de sa propre compétence et méconnu le véritable caractère de l'exception préjudicielle soulevée par le prévenu;

Qu'en effet, aux termes mêmes de l'arrêté qui servait de base à la poursuite, les seuls barrages dont la destruction était ordonnée étaient ceux établis sans autorisation, commune de Vivy, *sur l'Authion;* que la question de savoir si le canal sur lequel se trouvait le barrage établi par les auteurs de Robert faisait ou non partie de l'Authion avait donc un caractère essentiellement préjudiciel, au sens de l'article 182 du Code forestier, puisque de la solution de cette question dans un sens ou dans l'autre devait dépendre l'applicabilité et la non applicabilité au prévenu de l'arrêté dont s'agit ;

Et attendu, en outre, que les questions soulevées par l'exception préjudicielle n'étaient point de la compétence du juge de police ; qu'il ne lui appartenait pas, en présence de cette exception fondée sur des faits de possession, de se prononcer sur le caractère domanial ou privé du canal sur lequel était établi le barrage en litige, non plus que sur le point de savoir s'il faisait ou non partie de l'Authion ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

CASSE et ANNULE le jugement du tribunal correctionnel de Saumur en date du 4 mars 1887; et, pour être statué sur l'appel interjeté par Robert du jugement du tribunal de simple police de Saumur du 10 juin 1886, renvoie la cause et le prévenu devant le tribunal correctionnel d'Angers, à ce déterminé par une délibération spéciale prise en la chambre du Conseil.

(N° 40)

[2 mars 1888]

Cassation. — Expertise entachée d'irrégularité. — Moyen non proposé en appel. — Irrecevabilité. — (Sieurs Gabriel Maurain, Roger Maurain et Pierre Deville.)

Le moyen tiré de ce qu'un arrêt aurait fait état d'une expertise entachée d'irrégularité, doit être déclaré non recevable lorsqu'il n'a pas été proposé en appel; c'est ce qui résulte de l'article 2 de la loi du 29 avril 1806 qui interdit au prévenu, en police correctionnelle, de présenter comme moyens de cassation, les nullités commises en première instance qui n'ont pas été opposées devant la Cour d'appel, en exceptant la nullité pour l'incompétence seulement.

La Cour,

. . . .

En ce qui concerne Maurain (Roger) et Deville :

Attendu que ces demandeurs ne produisent aucun moyen à l'appui de leur pourvoi; que l'arrêt attaqué est régulier en la forme, et que les faits souverainement constatés justifient la qualification qu'ils ont reçue et la peine qui a été appliquée,

Rejette le pourvoi formé par Maurain (Roger) et Deville contre l'arrêt de la Cour d'appel de Paris, Chambre correctionnelle du 31 octobre 1887, qui les a condamnés chacun à 800 francs d'amende pour infraction à la police des chemins de fer, les condamne solidairement à l'amende et aux dépens, fixe au minimum la durée de la contrainte par corps;

En ce qui concerne Maurain (Gabriel) :

Sur le premier moyen, tiré de la violation des articles 1 et 5 de la loi du 27 mars 1851, 1 de la loi du 5 mai 1805, 423 du Code pénal et 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que l'intention criminelle nécessaire pour constituer les délits de vente et mise en vente de vins falsifiés ne serait pas établie :

Attendu que ce moyen manque en fait; que l'arrêt attaqué constate expressément, tant dans ses motifs que dans son dispositif, que le prévenu savait que les vins par lui vendus ou mis en vente étaient falsifiés;

Sur les deuxième et troisième moyens, tirés de la violation des articles 32, 48, 49 et 44 du Code d'instruction criminelle, en ce que l'arrêt attaqué aurait fait état de deux expertises qui seraient entachées d'irrégularité : l'une, comme ayant été ordonnée par le juge de paix de Bonneval, en dehors des conditions prescrites par les articles 32, 48 et 49 pour les cas de flagrant délit; l'autre, comme ne contenant pas la constatation régulière de la prestation de serment de l'expert :

Attendu, sans qu'il soit besoin d'apprécier ces moyens au fond, qu'ils doivent être déclarés non recevables, comme n'ayant pas été proposés en appel; — que c'est là ce qui résulte de l'article 2 de la loi du 29 avril 1806 qui interdit au prévenu en police correctionnelle de présenter comme moyens de cassation les nullités commises en première instance qui n'ont pas été opposées devant la Cour d'appel en exceptant la nullité pour cause d'incompétence seulement.

Rejette, etc.

(N° 41)

[3 mars 1888]

Voie publique. — Bâtiments joignant la voie publique. — Travaux exécutés sans autorisation. — Absence d'un plan général d'alignement. — Relaxe non justifié. — (Sieur Charles Bertrand.)

Aucun travail de construction, reconstruction ou réparation, ne pouvant, aux termes des articles 4, 5 et 7 de l'édit du 1er décembre 1607, être fait aux bâtiments joignant la voie publique sans la permission et l'alignement préalablement donnés par l'autorité compétente, et cette règle devant être appliquée à tous les riverains des rues, bourgs et villages, qu'il existe ou non un plan général d'alignement, doit être annulé le jugement de simple police qui se fonde sur l'absence de ce plan pour prononcer le relaxe du prévenu.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen tiré de la violation des articles 4, 5 et 7 de l'édit du 1er décembre 1607 et 471, § 5, du Code pénal :

Attendu qu'à la suite d'un procès-verbal du maire de Buffon, du 16 novembre 1887, Bertrand a été poursuivi devant le tribunal de simple police de Montbard comme ayant fait exécuter sans autorisation des travaux à la façade et à l'escalier en saillie d'une maison qu'il possède à Buffon sur la rue de Rougemont, que le jugement attaqué l'a renvoyé des fins de la poursuite, par le motif qu'il n'y avait pas de plan général d'alignement régulièrement publié par la commune de Buffon;

Attendu qu'il résulte des articles 4, 5 et 7 de l'édit du 1er décembre 1607 qu'aucun travail de construction, reconstruction ou réparation, ne peut être fait aux bâtiments joignant la voie publique sans la permission et l'alignement préalablement donnés par l'autorité compétente;

Que cette règle est absolue et doit être appliquée à tous les riverains des rues et places des villes, bourgs ou villages, soit qu'il existe ou non un plan général d'alignement;

D'où il suit qu'à supposer que le plan général d'alignement de la commune de Buffon n'ait pas été régulièrement publié, le ju-

gement attaqué, en se fondant sur l'absence de ce plan pour prononcer le relaxe du prévenu, a violé, par défaut d'application, les dispositions légales susvisées :

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement rendu, le 24 décembre 1887, par le tribunal de simple police de Montbard, en faveur de Bertrand; et, pour être statué à nouveau conformément à la loi, renvoie l'affaire et le prévenu devant le tribunal de simple police de Semur, à ce déterminé par délibération spéciale prise en chambre du Conseil;

Ordonne, etc.

(N° 42)

[23 mars 1888]

Voie publique. — Dégradation. — Production par le ministère public d'un document administratif. — Validité contestée par le prévenu. — Appréciation du juge de simple police. — Excès de pouvoir. — (Sieur Gustave Devys.)

Lorsqu'un document administratif donne à un chemin le caractère public, mais que l'inculpé conteste la régularité et la validité de ce document, il n'appartient qu'à l'autorité administrative de statuer sur la question préjudicielle résultant de cette contestation.

La Cour,

. . . .

Vu l'article 13, titre II, de la loi des 16-24 août 1790 et la loi du 16 fructidor an III;

Attendu que le sieur Devys était traduit devant le tribunal de simple police, comme inculpé d'avoir dégradé ou détérioré un chemin rural appartenant à la commune de Lillers, fait constitutif de la contravention prévue et punie par l'article 479, n° 11, du Code pénal;

Attendu que le ministère public produisait, comme faisant foi de la publicité du chemin, un extrait en forme de l'*état général des voies publiques de la commune de Lillers,* état délibéré et arrêté, le 11 juin 1833, par le Conseil municipal, et sur lequel le chemin dont la dégradation est imputée au sieur Devys se trouve

ainsi désigné sous le n° 133, *Piedsente de Lillers aux prés de la haie;*

Attendu que, l'inculpé ayant contesté la régularité et la validité de ce document, il n'appartenait qu'à l'autorité administrative de statuer sur la question préjudicielle résultant de cette contestation;

Que, néanmoins, le juge de police, appréciant l'état prémentionné, l'a déclaré inopérant, par le double motif qu'il n'avait été ni porté à la connaissance des habitants de la commune, ni approuvé par arrêté préfectoral;

Attendu qu'en statuant, dans ces conditions, sur la validité d'un acte administratif dont l'appréciation échappait à sa compétence, le juge de police a méconnu le principe de la séparation des pouvoirs et par suite commis un excès de pouvoir :

Par ces motifs,

Casse et annule, etc.

(N° 43)

[31 mai 1888]

Voirie. — 1° Chemin public. — Dégradation. — Usage d'un chemin dans les conditions normales de sa destination. — 2° Subvention pour contribuer à l'entretien des chemins détériorés. — Fixation faite par le conseil de préfecture. — (Sieurs Edme Lignot et Gustave Boucheron.)

1° *Doit être annulé pour violation de l'article* 479, § 11, *du Code pénal, le jugement dans lequel un tribunal de simple police considère comme une dégradation de chemin public, passible de peines répressives, le fait d'usage de ce chemin dans les conditions normales de sa destination.* — 2° *C'est au conseil de préfecture, aux termes des dispositions de l'article* 11 *du Code rural du* 20 *août* 1881, *qu'il appartient, sur la demande de la commune, de fixer la subvention que le demandeur aurait à supporter pour contribuer à l'entretien du chemin qu'il aurait détérioré en exploitant son industrie.*

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 479, § 11, du Code pénal, en ce que le juge de police a considéré

comme une dégradation de chemin public, passible de peines répressives, le fait d'usage de ce chemin dans les conditions normales de sa destination :

Attendu que le jugement attaqué se borne, en se référant à un procès-verbal dressé par le garde champêtre, à constater que les demandeurs ont dégradé plusieurs chemins publics sur la commune d'Estissac-et-Thuisy et à déclarer, pour toutes réponses aux conclusions formellement prises par eux, *qu'il n'y a pas lieu de distinguer comment elles ont été opérées ;*

Attendu que le procès-verbal du 8 mars dernier, qui est seul invoqué à l'appui de la poursuite, établit que les dégradations reprochées aux inculpés sont le résultat des charrois qu'ils ont faits sur les chemins de ladite commune pour assurer l'exploitation d'une scierie dont ils sont propriétaires et qu'aucune autre cause de détérioration n'a été relevée contre eux ni dans le procès-verbal ci-dessus visé ni dans le jugement;

Attendu que le fait ainsi précisé n'est qu'une conséquence de l'usage naturel et normal des chemins publics; que, par suite, l'acte imputé aux demandeurs ne peut être assimilé aux dégradations et détériorations que prévoit la loi et qui ne s'entendent que de travaux qui détériorent les voies publiques en dehors des actes que comporte l'usage de ces voies de communication d'après leur destination; que, d'autre part, il résulte formellement des dispositions de l'article 11 du Code rural du 20 août 1881 que c'était au conseil de préfecture qu'il appartenait, sur la demande de la commune, de fixer la subvention que les demandeurs auraient à supporter pour contribuer à l'entretien des chemins qu'ils auraient détériorés en exploitant leur industrie; que ces dispositions sont exclusives de tout grief de contravention lorsque, comme dans l'espèce actuelle, il est constaté en fait que les inculpés n'ont pu détériorer les chemins de la commune d'Estissac qu'en opérant sur ces chemins des charrois nécessités par l'exploitation de leur industrie; que c'est donc à tort qu'il leur a été fait application de l'article 479, § 11, du Code pénal :

Par ces motifs, et sans qu'il soit nécessaire de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse et annule, etc.

(N° 44)

[1er juin 1888]

Voie publique. — Décret du 26 mars 1852. — Ville du Havre. — Obligation de conduire aux égouts les eaux pluviales et ménagères. — Constructions anciennes. — Relaxe non justifié. — (Sieur Félix-Eugène-Léopold Rolin.)

En présence des termes généraux et absolus dans lesquels est conçue la prescription contenue dans le deuxième paragraphe de l'article 6 du décret du 26 mars 1852, qui impose à toute maison ancienne l'obligation de conduire ses eaux à l'égout, sans aucun délai et, en tout cas, avant dix ans, il n'y a pas lieu de distinguer, par le calcul de ce délai de dix ans, entre les rues qui, à l'époque de la promulgation du décret, étaient pourvues d'égouts et celles qui ne l'étaient pas.

Doit, dès lors, être annulé le jugement du tribunal de simple police qui prononce le relaxe de l'inculpé, en se fondant sur ce que, si le délai extrême de dix ans accordé aux maisons anciennes par la disposition précitée a couru à partir de la promulgation de ce décret, il n'a pu en être ainsi qu'à l'égard des rues qui se trouvaient alors pourvues d'égouts.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Joints les pourvois formés, les 6 et 7 mai 1887, par le commissaire de police remplissant les fonctions du ministère public près le tribunal de simple police du Havre et par le maire de ladite ville du Havre, partie civile, et y statuant;

Vu le mémoire produit par Me Arbelet, avocat en la cour pour la ville du Havre, partie intervenante dans la poursuite et demanderesse en cassation;

Sur le moyen unique, tiré de la violation des articles 6 du décret du 26 mars 1852, relatif aux rues de Paris, et 471 n° 15 du Code pénal :

Vu l'article 6 précité du décret de 1852 ainsi conçu : « Toute construction nouvelle dans une rue pourvue d'égouts devra être disposée de manière à y conduire ses eaux pluviales et ménagères. La même disposition sera prise pour toute maison an-

cienne en cas de grosses réparations et, *en tout cas, avant dix ans.* »

Vu le décret du 18 mai 1867, en forme de règlement d'administration publique, qui rend applicable à la ville du Havre le décret du 26 mars 1852;

Attendu, en fait, que, dans le courant de 1886, au Havre, l'administration municipale, ayant construit un égout rue des Viviers, a dû enjoindre à l'un des propriétaires riverains, le sieur Rolin, d'avoir à exécuter les travaux nécessaires pour y conduire les eaux pluviales et ménagères de sa maison; mais que l'arrêté individuel portant cette injonction est resté sans effet, le sieur Rolin ayant refusé d'y obéir;

Que, traduit en simple police pour infraction à un arrêté pris par l'autorité municipale dans le cercle de ses attributions, Rolin a été relaxé de la poursuite dirigée contre lui, par le motif que ledit arrêté était illégal et, par conséquent, non obligatoire;

Attendu que, pour justifier cet acquittement, le juge de police se fonde sur ce que, si le délai extrême de dix ans accordé aux maisons anciennes par la disposition finale de l'article 6 du décret de 1852 a couru du jour de la promulgation de ce décret pour la ville de Paris, et du jour de la promulgation du décret du 18 mai 1867 pour la ville du Havre, il n'a pu en être ainsi qu'à l'égard des rues qui se trouvaient alors pourvues d'égouts; d'où il résulterait, d'après le jugement entrepris, qu'en ce qui touche chacune des rues de la ville du Havre où un égout n'existait pas à la date de la promulgation du décret du 18 mai 1867, le délai de dix ans imparti aux maisons anciennes pour conduire leurs eaux à l'égout n'a pu commencer à courir, sauf le cas de grosses réparations, qu'à partir de la date de l'établissement de cet égout; que le maire du Havre n'avait donc pas pu enjoindre légalement au sieur Rolin, au mois de novembre 1886, d'envoyer les eaux de sa maison à l'égout nouvellement construit dans la rue des Viviers, et que, par suite, l'arrêté individuel notifié audit sieur Rolin était prématuré et sans caractère obligatoire;

Attendu, en droit, que le deuxième paragraphe de l'article 6 du décret précité de 1852 impose à toute maison ancienne l'obligation de conduire ses eaux à l'égout sans aucun délai, en cas de grosses réparations et, *en tout cas, avant dix ans;*

Que cette prescription, conçue en termes généraux et absolus, ne permet pas de distinguer, pour le calcul du délai de dix ans, entre les rues qui, à l'époque de la promulgation du décret,

étaient pourvues d'égouts, et celles qui ne l'étaient pas; que le législateur de 1852, procédant en vue de l'assainissement des villes et voulant aboutir le plus tôt possible, n'a fixé qu'un seul délai de dix ans pour les maisons qui n'auraient pas à faire de grosses réparations; qu'il a certainement dû prévoir que, pendant les dix années qui allaient suivre, toutes les rues ne seraient pas pourvues d'égouts et que, par là même, certaines maisons se trouveraient pour un temps dans l'impossibilité d'exécuter les travaux prescrits; mais qu'il n'en a pas moins déterminé un seul délai de dix ans, voulant que, ce délai passé, dès qu'une rue viendrait à être pourvue d'un égout, toute maison riveraine se trouvât obligée, *ipso facto*, d'établir les branchements nécessaires pour le déversement de ses eaux pluviales ou ménagères;

Qu'il y a donc lieu de reconnaître que, le décret-loi du 26 mars 1852 ayant été rendu applicable au Havre par un décret spécial du 18 mai 1867, le délai de dix ans accordé aux maisons anciennes de cette ville avait pris fin le 18 mai 1877, et que, postérieurement à cette date, dès qu'une rue a été pourvue d'un égout, toutes les maisons longeant cette rue se sont trouvées dans l'obligation immédiate de conduire leurs eaux à cet égout;

D'où suit qu'en déniant à l'arrêté prérappelé du maire du Havre un caractère légal et obligatoire et en refusant d'appliquer au sieur Rolin les dispositions de l'article 471 n° 15 du Code pénal, le jugement attaqué a expressément violé lesdites dispositions et faussement interprété l'article 6 du décret du 26 mars 1852 susvisé;

Par ces motifs,

Casse et annule, etc.

(N° 45)

[2 juin 1888]

Voirie. — Arrêté préfectoral. — Clôture établie sur un sol faisant partie d'un chemin vicinal. — Relaxe non justifié. — (Sieur Devaulx).

Viole l'article 471, n° 15 du Code pénal, le tribunal de simple police qui, saisi d'une poursuite contre un individu inculpé d'avoir, contrairement à un arrêté préfectoral, établi une clô-

ture sur un sol faisant partie d'un chemin vicinal, se fonde, pour prononcer le relaxe, sur un jugement qui aurait maintenu le prévenu en possession du terrain clôturé et décide que ce prévenu avait le droit de se clore tant qu'une instance administrative formée par la commune n'aurait pas eu pour lui une issue défavorable.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il est constaté par un procès-verbal du garde champêtre de la commune de Trezelles, en date du 19 janvier 1888, qu'une clôture avait été établie par Devaulx sur un sol formant la jonction des trois chemins vicinaux n°s 1, 4 et 39, ladite clôture édifiée sans aucune autorisation ni alignement;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er des arrêtés municipaux pris dans ladite commune les 12 février 1838, 9 juillet 1848 et des règlements préfectoraux du département de l'Allier, des 28 mai 1839 et 24 avril 1872, « nul ne peut, sans y être préalablement autorisé, faire aucun ouvrage sur le sol ou le long des chemins vicinaux, construire, reconstruire ou réparer aucun bâtiment, mur ou clôture quelconque à la limite desdits chemins »;

Attendu que cité devant le juge de simple police, Devaulx n'a point contesté les faits relatés dans le procès-verbal; qu'il n'a offert aucune preuve à l'encontre de ces faits;

Attendu que le juge de police s'est fondé pour prononcer le relaxe sur un jugement du 7 mai 1887, lequel aurait maintenu Devaulx en possession du terrain clôturé, objet d'un litige entre le contrevenant et la commune de Trézelles et qu'il a déclaré qu'en suite de ce jugement Devaulx avait le droit de se clore tant qu'une instance administrative formée par la commune n'aurait pas eu pour lui une issue défavorable;

Mais attendu que la maintenue en possession ne pouvait dispenser Devaulx de se conformer aux arrêtés et règlements légalement pris par l'autorité administrative, en admettant même que l'instance engagée dût avoir pour lui une issue favorable à ses prétentions sur le terrain contesté; que ce terrain joignant les trois chemins vicinaux ordinaires n°s 1, 4 et 39, ne pouvait en aucun cas être clos sans autorisation ou alignement;

Attendu que dans ces circonstances, c'est à tort et en violation de l'article 471, n° 15 du Code pénal, que le prévenu a été renvoyé des fins de la poursuite;

Par ces motifs,

Statuant sur le pourvoi du ministère public près le tribunal de simple police du canton de Jaligny, département de l'Allier, contre le jugement de ce tribunal, rendu au profit de Devaulx, le 5 février 1888;

Casse et annule, etc.

(N° 46)

[2 juin 1888]

Voirie. — Édit de décembre 1607. — Démolition de la besogne mal plantée. — Caractère confortatif des travaux. — Sursis à statuer. — Annulation. — (Sieur Gustave Munier.)

L'Édit de décembre 1607, en prescrivant, au cas qu'il prévoit, la démolition de la besogne mal plantée, n'a pas subordonné cette sanction au caractère confortatif des travaux. Doit, en conséquence, être annulé le jugement par lequel un tribunal saisi d'une poursuite pour contravention à cet édit, surseoit à statuer jusqu'à la décision d'une commission administrative sur le point de savoir si les travaux incriminés sont confortatifs.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen tiré de la violation des articles 471, § 6 du Code pénal et 5 de l'Édit de décembre 1607;

Vu lesdits articles :

Attendu qu'il résulte d'un procès-verbal régulier, qu'il est avoué par Munier et non méconnu par le jugement entrepris que Munier a, sans autorisation, fait des travaux aux murs d'une maison sise à Jouras, dans la partie joignant la voie publique et sujette à recul d'après le plan général d'alignement de la commune;

Attendu que le tribunal de simple police de Rochefort a condamné le contrevenant à un franc d'amende et à la démolition de ses travaux, requise par le ministère public :

Attendu que, sur appel de Munier et après les réquisitions du ministère public tendant à la confirmation du jugement de simple police, le tribunal correctionnel de Rochefort a sursis à statuer jusqu'après la décision d'une commission administrative

sur le point de savoir si les travaux incriminés étaient confortatifs;

Attendu que par cette décision le tribunal a méconnu ses pouvoirs et violé les dispositions légales susvisées; que l'Édit de décembre 1607 en effet, en prescrivant, au cas qu'il prévoit, la démolition de la besogne mal plantée, n'a pas subordonné cette sanction au caractère confortatif des travaux; que ces travaux sont réputés dommageables de plein droit, et que leur démolition doit être ordonnée pour cette seule raison qu'ils ont été indûment entrepris;

Par ces motifs,

Casse et annule.

PERSONNEL

(N° 47)

Janvier 1889

I. — INGÉNIEURS

1° HONORARIAT.

Décret du 24 décembre 1888. — M. **Vidalot**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, prend le titre d'Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées.

2° PROMOTIONS.

Décret du 18 janvier 1889. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er février 1889, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Perrin** (Antoine),
Périer (Alexandre),
De Thélin (Réné).

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 9 janvier 1889. — M. **Boreux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire et maritime du département du Calvados et d'un service de chemins de fer, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être chargé de la 2e Division du service de la voie publique et des promenades de la Ville de Paris.

M. **Boreux** sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 20 décembre 1888. — M. **Pugens**, Ingénieur en Chef de 2e classe, disponible par suite de la suppression du service spécial de chemins de fer qui lui était confié à la résidence de Toulouse, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de

cinq ans, pour s'occuper de recherches d'améliorations agricoles.

Arrêté du 29 décembre. — M. **Nigond**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en Chef de la voie, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Bloch**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur attaché à l'exploitation, à la résidence de Paris.

Arrêté du 7 janvier 1889. — M. **Delzenne**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en chef de la Voie et des Bâtiments.

Arrêté du 17 janvier. — M. **Hérard**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur attaché à l'Exploitation.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Olry de Labry**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	17 janv. 1889

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 20 décembre 1888. — Le service de la construction du chemin de fer de Busigny à Hirson (M. **Gérard**, Ingénieur en Chef, à Laon) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'Exploitation du chemin de fer du Nord.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er janvier 1889.

Par suite, le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gérard** ne comprendra plus qu'un arrondissement d'Ingénieur ordinaire (M. **Bourquelot**, Ingénieur ordinaire à Laon).

Arrêté du 20 décembre. — Le service de la construction du chemin de fer de Morlaix à Roscoff (M. **Considère**, Ingénieur en Chef, à Quimper) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins fer de l'Ouest.

Arrêté du 20 décembre. — Le service de contrôle de travaux du chemin de fer d'Annecy à Annemasse (**M. Koziorowicz**, Ingénieur en Chef, à Annecy) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Décret du 21 décembre. — Une chaire de procédés généraux de construction est créée à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 21 décembre. — **M. Chemin**, Ingénieur en Chef de 2ᵉ classe, est nommé Professeur du Cours de Procédés généraux de construction à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 29 décembre. — Le contrôle des travaux de superstructure de la section du chemin de fer de Montauban à Brive comprise entre Montauban et Cahors est distrait du 1ᵉʳ arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pihier** (**M. Mesnager**, Ingénieur ordinaire à Cahors) et rattaché au 2ᵉ arrondissement du même service (**M. Bleynie**, Ingénieur ordinaire à Cahors).

Arrêté du 1ᵉʳ janvier 1889. — Le service de la construction des chemins de fer d'Auray à Quiberon et de Questembert à Ploërmel — liquidation des entreprises (**M. Cottereau**, Ingénieur en Chef à Vannes) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans.

Arrêté du 9 janvier. — **M. Périer**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Violette de Noircarme**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire et service maritime du département du Var ;

2° Service des chemins de fer de :

Draguignan à Meyrargues,
Draguignan à Cagnes,
Draguignan à Saint-André par Castellane,

Ligne destinée à rattacher les mines de la vallée du Reyran et celles de Vaux à la station de Fréjus.

M. Périer continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 9 janvier. — M. **Grandidier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Chambéry, au service ordinaire du département de la Savoie et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Guinard**, est chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. **Périer**.

M. **Grandidier** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Décret du 12 janvier. — M. **Guillain**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, est nommé Conseiller d'État en service extraordinaire.

Arrêté du 14 janvier. — M. **Luneau** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service de la navigation de la Seine et à divers services de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Boreux**, mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire du département du Calvados;

2° Service maritime du même département;

3° Service des chemins de fer de :

Dives à Deauville,
Pont-Audemer à Quetteville,
Raccordement de cette ligne à Pont-Audemer,
Vire à Saint-Lô avec embranchement sur Caen.

M. **Luneau** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Bertrand** (Léon), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Clermont, au service ordinaire du département de l'Oise, passe à la résidence de Paris, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Luneau**;

1° Navigation de la Seine — (3e Section — 1re Division) — 1er Arrondissement;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Fournié** — 5e Arrondissement (Ligne de ou près Argenteuil à ou près Mantes).

Arrêté du 15 janvier. — Le service de la construction des chemins de fer de Moux à Caunes, Narbonne à Bize et Cette à Montbazin — liquidation d'entreprises (M. **Bouffet**, Ingénieur en Chef à Carcassonne) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

Arrêté du 15 janvier. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées vacant, à la résidence d'Ajaccio, par suite du départ de M. **Saënz**, est supprimé.

Le service ordinaire et maritime de l'arrondissement d'Ajaccio précédemment confié à M. **Saënz**, est rattaché aux attributions de M. **Fouan**, Ingénieur ordinaire, déjà attaché, à la résidence d'Ajaccio, au service des chemins de fer de la Corse.

Arrêté du 17 *janvier*. — M. **de Joly**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé d'une mission d'études à l'étranger, est attaché, à la résidence de Paris, au service de la mission spéciale confiée à M. **Dupuy**, Inspecteur général de 2e classe, pour l'examen des conditions de sécurité et de durée des ouvrages métalliques.

Arrêté du 21 *janvier*. — M. **Alby**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence du Puy, au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Clermont (Oise), en remplacement de M. **Bertrand**, appelé à un autre service.

Idem. — L'effet de l'arrêté du 24 octobre 1888, par lequel M. **Schœndœrffer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe a été détaché au service du Gouvernement ottoman, est reporté du 1er décembre 1888 à une date qui sera ultérieurement fixée.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

24 *décembre* 1888. — M. **Blanchard** (Albert). Concours de 1882 — N° 410, Vaucluse, service ordinaire.

7 *janvier* 1889. — M. **Bresson** (Laurent), Concours de 1882 — N° 27, Nièvre, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

24 *décembre* 1888. — Est rapportée la disposition de l'arrêté du 10 octobre 1888, par laquelle M. **Bariat** (Pierre), Conducteur de 3e classe, a été mis en congé renouvelable de cinq ans, comme chargé des fonctions de Conducteur des travaux d'alimentation d'eau de la ville de Lorient.

M. **Bariat** est placé dans la situation de service détaché à raison des mêmes fonctions.

21 *janvier* 1889. — M. **Navaillès** (Ernest), Conducteur de 2e classe

attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Pau.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

10 *janvier* 1889. — M. **Serre** (Félix), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Murat.

Idem. — M. **Bouteron** (Léon), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Inspecteur de l'exploitation à la Compagnie des chemins de Madrid à Saragosse et Alicante (Espagne).

12 *janvier.* — M. **Blondin** (Charles), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à conserver les fonctions de Directeur des travaux municipaux de la concession française de Shanghaï.

17 *janvier.* — M. **Gérard** (Télesphore), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Étival à Senones, en qualité d'Agent technique, est maintenu provisoirement dans la même situation.

19 *janvier.* — M. **Haeuw** (Arthur), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de Directeur de l'exploitation de carrières à Bourg (Aisne).

4° DISPONIBILITÉ.

17 *janvier* 1889. — M. **Antelme** (Louis), Conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi jusqu'au 1er décembre 1888, est maintenu dans la même situation jusqu'au moment où une destination pourra lui être assignée.

23 *janvier.* — M. **Huel** (Raphaël), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Côtes-du-Nord, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Loudéac à Saint-Méen, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

5° DÉMISSIONS.

12 *janvier* 1889. — Est acceptée la démission de M. **Jougla**

(Zacharie), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

17 *janvier*. — Est acceptée la démission de M. **Genet** (Alexandre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Nord, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

L'arrêté par lequel M. **Genet** a été détaché au service du Gouvernement hellénique est rapporté.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Thiard** (François), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé	1er fév. 1889

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Roger** (Alfred), Conducteur de 2e classe, Finistère, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Quimper à Douarnenez.	25 déc. 1888
M. **Le Bréchec** (Louis), Conducteur de 4e classe, Morbihan, service ordinaire.	28 déc. 1888
M. **Chesnoy** (Adolphe), Conducteur de 3e classe, Pas-de-Calais, service ordinaire	1er janv. 1889
M. **Delachienne** (Achille), Conducteur principal en congé renouvelable au service municipal de la Ville de Roanne	2 janv. 1889

8° DÉCISIONS DIVERSES.

24 *décembre* 1888. — M. **Pouty** (Emile), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, est mis en retrait d'emploi avec les deux cinquièmes de son traitement.

29 *décembre*. — Les Conducteurs dont les noms suivent, attachés au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passent dans les départements ci-après désignés, savoir :

NOMS	CLASSES	DÉPARTEMENTS actuels	DÉPARTEMENTS nouveaux
MM			
Founaut (Antonin).	3e	Dordogne	Lot
Saint-Avit (Achille).	3e	Cantal	Lot
Dautrement (Alphonse)	4e	Lot	Corrèze
Bonnes (Louis).	4e	Lot	Corrèze
Dubost (Louis)	4e	Corrèze	Lot

3 *janvier* 1889. — Est rapporté l'arrêté du 6 août 1888, par lequel M. **Blazeix** (Pierre) a été nommé Conducteur de 4e classe et détaché au service vicinal du département du Puy-de-Dôme à dater du 1er juillet 1888.

7 *janvier*. — M. **Desprès** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des ports maritimes (littoral Nord), passe au service ordinaire du département du Morbihan.

Idem. — M. **D'Yvanoff** (Alexis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service central des Phares et Balises, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Est, même département.

Idem. — Est rapportée la disposition de l'arrêté du 6 novembre 1888, par laquelle M. **Perrennez** (Emmanuel), Commis des Ponts et Chaussées au service ordinaire du département du Finistère, nommé Conducteur de 4e classe, a été attaché au service ordinaire du département du Morbihan.

M. **Perrennez** reste rattaché, dans le département du Finistère, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Carhaix à Morlaix.

Idem. — M. **Kernevès** (Olivier), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer d'Evreux à La Loupe, est mis en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de son traitement.

Idem. — M. **Bouché** (Pierre), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, passe au service ordinaire du département du Morbihan.

Idem. —M. **Caillau** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Gazin** (Jean), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn.

8 *janvier*. — M. **Chaignot** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du raccordement des gares de Saumur, est attaché en outre, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Modelski**.

Idem. — M. **Lamain** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe dans le département de la Seine, au service central des Phares et Balises.

Idem. — M. **Golias** (Victor), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Meuse, passe au service ordinaire du département de la Marne.

12 *janvier.* — M. **Gaillard** (Jérémi), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, passe au service ordinaire du même département.

15 *janvier.* — M. **Aveline** (Henry), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à La Châtre, passe dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

17 *janvier.* — M. **Kervern** (Albert), Conducteur de 3ᵉ classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

21 *janvier.* — Est suspendu provisoirement l'effet de l'arrêté du 9 novembre 1888, par lequel M. **Florentin** (Alfred), Conducteur de 2ᵉ classe, a été mis à la disposition du Gouvernement ottoman pour la construction de canaux destinés à protéger la province de Bagdad contre les débordements du Tigre et de l'Euphrate.

M. **Florentin** est maintenu, jusqu'à nouvel ordre, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône.

23 *janvier.* — M. **Pochard** (Alexandre), Conducteur de 4ᵉ classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord.

26 *janvier.* — M. **Mercier** (Charles), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service ordinaire, passe dans le département de la Seine, au service des recherches statistiques sur les matériaux de construction à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

30 *janvier.* — M. **Ricada** (Louis), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Ceinture et, en outre, au Contrôle des travaux du chemin de fer de ou près Argenteuil à ou près Mantes, cesse d'être attaché à ce dernier service.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

LOIS

(N° 48)

[31 juillet 1888]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Bourges à Cosne avec raccordement direct, à ou près Cosne, sur la ligne de Cosne à Clamecy.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est rapportée la loi du 20 avril 1882 (*) qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Bourges à la Roche-Sancerre.

Art. 2. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Bourges à Cosne, par ou près les Aix-d'Angillon et Sancerre, avec raccordement, à ou près Cosne, sur la ligne de Cosne à Clamecy.

Art. 3. — Le chemin de fer de Bourges à Cosne, avec raccordement direct, à ou près Cosne, sur la ligne de Cosne à Clamecy, est concédé, à titre définitif, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, par application de l'article 3, de la convention du 18 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

. . . .

(N° 49)

[31 juillet 1888]

Loi relative à la concession des canaux d'irrigation et de submersion de Fabrezan et de Luc-sur-Orbieu (Aude).

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

(*) V. *Ann.* 1882, p. 1052.

Art 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'exécution de deux canaux dérivés de la rivière d'Orbieu, dans le département de l'Aude, savoir :

1° Le canal de Fabrezan, dérivé de la rive gauche et d'une portée de 2.700 litres par seconde, pour l'irrigation et la submersion des terrains compris dans le territoire des communes de Fabrezan, Ribaute, Complong, Ferrals, Lézignan, Boutenac et Luc-sur-Orbieu;

2° Le canal de Luc-sur-Orbieu, dérivé de la rive droite et d'une portée de 1.500 litres par seconde, pour l'irrigation et la submersion des terrains compris dans le territoire des communes de Lésignan, Luc, Ornaisons et Boutenac.

Le tout conformément aux avant-projets dressés par les ingénieurs, les 18 avril, 2 mai 1882, 11-20 mai 1886, 10-28 septembre 1886, 8-15 février 1887.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés par les soins et aux frais, risques et périls des associations syndicales des canaux de Fabrezan et de Luc-sur-Orbieu.

Une subvention égale au tiers de la dépense faite est accordée à chacune des associations syndicales formées par la réunion des propriétaires arrosants.

Cette subvention sera payable au fur et à mesure de l'exécution des travaux et dans les limites des disponibilités bugdétaires, par acomptes équivalents au tiers des dépenses faites sur le vu d'états de dépenses dressés par les syndicats certifiés par les ingénieurs du contrôle et approuvés par le ministre de l'agriculture.

Le montant total de cette subvention ne pourra excéder :

1° Le canal de Fabrezan, y compris la branche Ferrals-Boutenac, etc.	514.000f
2° Pour le canal de Luc-sur-Orbieu.	294.000
3° Pour le réservoir de Durfort.	275.000

Art. 3. — Aucune adjudication ne pourra être prononcée, aucun travail ne pourra être entrepris que sur l'autorisation du ministre de l'agriculture, après que les syndicats auront fait sanctionner par l'assemblée générale des intéressés l'acceptation des obligations que la présente loi met à la charge des associations syndicales et qu'ils auront justifié de la création des voies et moyens nécessaires pour pourvoir au payement des dépenses qui leur incombent.

Art. 4. — Les syndicats sont chargés de la construction, de

l'administration des associations, de l'entretien des travaux et de la perception des taxes dans les conditions prévues par la loi du 20 juin 1865.

La concession du volume d'eau à dériver est accordée à perpétuité aux associations syndicales, à la condition d'assurer exclusivement l'affectation des eaux aux usages prévus par la présente loi.

Faute par les syndicats de remplir les obligations édictées au présent article, l'administration des canaux pourrait être confiée à un séquestre administratif nommé par le ministre de l'agriculture, chargé d'assurer l'achèvement de l'entreprise, l'entretien et l'exploitation des canaux avec le produit des redevances. La mise sous séquestre serait dans ce cas prononcée par décret du Président de la République, délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — Le service des submersions et des irrigations sera organisé de manière à laisser en tout temps dans la rivière d'Orbieu un débit minimum de 550 litres par seconde en aval de la prise d'eau du canal de Luc.

Le volume excédant cette réserve sera réparti entre les deux canaux jusqu'à concurrence de leur dotation respective et proportionnellement aux surfaces souscrites dans leurs périmètres.

Art. 6. — La déclaration d'utilité publique ne deviendra définitive en ce qui concerne l'établissement d'un réservoir que lorsque l'extension des souscriptions à l'arrosage nécessitera l'exécution de ces travaux.

Cette déclaration sera prononcée à la demande des deux syndicats, réunis à cet effet en syndicat général, sur la proposition du ministre de l'agriculture, par décret du Président de la République, délibéré en Conseil d'État.

Jusqu'à ce qu'un réservoir ait été construit, la dotation du canal de Fabrezan sera provisoirement réduite à 2.200 litres.

Art. 7. — Les communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre desservi sont autorisées, dans les limites et sous les formes prescrites par les articles 141, 142 et 143 de la loi du 5 avril 1884, à garantir tout ou partie des emprunts contractés par l'association syndicale, à charge de remboursement, par cette dernière, des sommes que les communes auront pu avancer pour le service de cette garantie.

Art. 8. — Les engagements souscrits par les propriétaires seront enregistrés gratis.

Art. 9. — Le montant de la subvention sera imputée sur les ressources ordinaires inscrites au budget du ministère de l'a-

griculture, pour études et travaux relatifs à l'aménagement des eaux.

. . . .

(N° 50)

[9 août 1888]

Loi qui autorise le Ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'État, une avance de 24 millions de francs offerte par la chambre de commerce de Bordeaux, applicable à l'achèvement des travaux d'amélioration de la Garonne maritime et de la Gironde supérieure.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Bordeaux, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 11 janvier 1888, de verser au Trésor, à titre d'avance, une somme de 24 millions, applicable à l'achèvement des travaux d'amélioration de la Garonne maritime et de la Gironde supérieure, autorisés par la loi du 3 août 1881.

Art. 2. — Cette avance sera versée par la chambre de commerce en huit années, suivant le tableau ci-après :

1888	2.000.000 fr.
1889	3.000.000
1890	3.000.000
1891	3.000.000
1892	3.000.000
1893	4.000.000
1894	4.000.000
1895	2.000.000
Total	24.000.000

Le ministre des travaux publics déterminera ultérieurement, suivant les besoins des travaux, les quotités et les dates des versements trimestriels à faire chaque année par la chambre de commerce pour constituer le versement total afférent à chaque exercice.

Art. 3. — Cette avance sera remboursée sans intérêts par l'État à la chambre de commerce, en douze années, suivant le tableau ci-après :

En 1888	1.000.000 fr.
En 1889	1.000.000
En 1890	2.200.000
En 1891	2.200.000
En 1892	2.200.000
En 1893	2.200.000
En 1894	2.200.000
En 1895	2.200.000
En 1896	2.200.000
En 1897	2.200.000
En 1898	2.200.000
En 1899	2.200.000
Total.	24.000.000

Ces remboursements seront effectués en deux versements semestriels payables le 5 avril et le 5 octobre de chaque année.

Art. 4. — La chambre de commerce de Bordeaux est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excédera pas 5 p. 100, la somme de 24 millions, montant de son avance à l'État, soit au Crédit foncier, à la Caisse des dépôts et consignations, ou à tout autre établissement de crédit, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce de Bordeaux devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Cet emprunt sera remboursable dans une période de quarante années au maximum.

Art. 5. — Le droit de tonnage de 0f,12, établi par la loi du 15 juillet 1885 pour une période de dix ans et concédé à la chambre de commerce de Bordeaux pour la couvrir des obligations contractées par elle en vertu de cette loi, sera prorogé jusqu'au 3 août 1927, c'est-à-dire jusqu'à la date fixée pour l'extinction du droit de tonnage établi par la loi du 2 août 1887.

Art. 6. — Les produits de la perception des droits de tonnage concédés à la chambre de commerce de Bordeaux par la loi du 15 juillet 1885 et prorogés conformément à l'article 5 ci-dessus,

ainsi que les produits de la perception des droits établis par la loi du 2 août 1887, serviront concurremment à couvrir la chambre de commerce, tant des obligations qu'elle a contractées en vertu des deux lois précitées que de celles qu'elle contracte en vertu de la présente loi.

Les dépenses et les recettes concernant ces obligations formeront un compte unique.

La perception des droits spécifiés ci-dessus cessera aussitôt après l'entier accomplissement de toutes ces obligations.

. . . .

(N° 51)

[16 août 1888]

Loi ayant pour objet d'autoriser la concession, à la Chambre de commerce de Dunkerque, d'un terrain domanial dépendant du port, en vue de la construction d'un établissement central des services intéressant le commerce maritime (V. *Bull. du Min. des tr. p.*, p. 102).

CONVENTION.

L'an 1888, le 7 juin.

Entre M. *Saisset-Schneider*, préfet du Nord, agissant au nom de l'État, assisté de M. *Joly*, ingénieur en chef du service maritime, et de M. *Presseq*, directeur des domaines du département du Nord.

D'une part,

Et M. *Petyt*, président de la chambre de commerce de Dunkerque, agissant en cette qualité et en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la chambre suivant la délibération du 9 mars 1888,

D'autre part;

Il a été dit et fait ce qui suit :

La chambre de commerce a fait valoir que la création d'un entrepôt réel bien aménagé et d'un établissement central pouvant recevoir les divers services administrés par elle, les principaux services de la douane (inspection, service actif, recette, visite), le pilotage, etc., présentait le plus grand intérêt pour le port de Dunkerque et qu'elle avait besoin, pour les établir, d'une superficie de terrain domanial d'environ 10.000 mètres carrés, à proximité des nouveaux bassins.

M. le ministre des finances, par décision du 20 janvier 1888, et M. le ministre des travaux publics, par décision du 12 février suivant, ayant admis qu'il y avait lieu de donner satisfaction à la chambre de commerce et aux in-

térêts qu'elle est chargée de représenter et de défendre, les conditions de la concession ont été arrêtées de la manière suivante :

Art. 1er. — La concession a pour objet une parcelle d'un terrain domanial remis au service des ponts et chaussées par le service du génie, en vertu d'un décret du 20 août 1873 ; cette parcelle est bordée à l'ouest par le quai de rive droite de la darse n° 1 du bassin de Freycinet, au nord par la rue qui donne accès à l'écluse à sas dite *du bassin de l'ouest*, au sud et à l'est par des terrains domaniaux. Ladite parcelle, figurée par une teinte rose sur le plan annexé aux présentes, a une superficie approximative de 10.150 mètres carrés : les limites exactes de la concession, ainsi que les alignements à suivre, seront définis sur les lieux par les ingénieurs du service maritime.

Art. 2. — La durée de la concession est de cinquante années, qui commenceront à courir du jour de la promulgation de la loi ratifiant les présentes.

Art. 3. — La chambre de commerce est tenue d'affecter ladite parcelle à l'entrepôt réel et à l'établissement central projetés.

Elle pourra rétrocéder la concession et l'exploitation de l'entrepôt, à charge, par le rétrocessionnaire, de se munir d'une autorisation régulière, conformément à la loi du 28 mai 1858.

Le choix du rétrocessionnaire devra être soumis à l'agrément des ministres des travaux publics, des finances et du commerce.

Si, au bout d'un an de jouissance, l'entrepôt et l'établissement central n'étaient pas encore construits comme dans le cas où après avoir été installés, ils viendraient à ne plus être exploités ou si la parcelle de terrain changeait d'affectation sur une portion quelconque de son étendue, ou si le concessionnaire violait les prescriptions de l'article 4, la déchéance de la concession, sans indemnité, serait prononcée par le ministre des travaux publics, la chambre de commerce entendue.

Art. 4. — Les tarifs à percevoir pour l'usage de l'entrepôt réel ne pourront pas dépasser les maxima fixés au tarif général annexé à la présente convention.

Art. 5. — La chambre de commerce aura le droit de jours et d'ouvertures sur tout le périmètre de la surface concédée. Elle pourra être autorisée à placer sur les voies publiques voisines, aux emplacements et dans les conditions qui seront définies par le ministre des travaux publics, des voies de fer destinées à desservir l'entrepôt.

Art. 6. — La chambre de commerce sera tenue de se conformer, pour l'écoulement des eaux, aux dispositions qui seront prescrites par le ministre des travaux publics.

Art. 7. — A l'expiration des cinquante années, ou en cas de déchéance dûment prononcée, les constructions édifiées sur le terrain concédé et tout ce qui y sera attaché à perpétuelle demeure resteront, sans indemnité, la propriété de l'Etat, si le ministre des travaux publics n'aime mieux en exiger la démolition aux frais de la chambre de commerce.

Art. 8. — Malgré la substitution d'un rétrocessionnaire, la chambre de commerce restera, vis-à-vis de l'administration, garante des conditions stipulées et débitrice directe des redevances.

Art. 9. — La redevance annuelle sera fixée à 1.000 francs pour les trente premières années de la concession ; elle sera portée à 1.300 francs pour les dix années suivantes et 1.600 francs pour les dix dernières années.

Cette redevance sera versée au bureau des domaines de Dunkerque, en un seul terme et d'avance.

Art. 10. — Toutes les contributions qui pourront frapper les bâtiments édifiés seront à la charge de la chambre de commerce.

Art. 11. — L'administration des travaux publics aura le droit de retirer la concession à une époque quelconque, après l'expiration des quinze premières années, si le terrain concédé devenait nécessaire pour l'exécution d'un travail dont l'utilité publique aurait été reconnue. Dans ce cas, l'État n'aurait à fournir, pour chacune des années restant à courir, qu'une indemnité égale au bénéfice net annuel moyen obtenu pendant les sept dernières années, défalcation faite des deux plus faibles; cette indemnité ne pourrait, dans aucun cas, être inférieure au bénéfice de la dernière année.

Art. 12. — Les droits et frais de la présente convention, ainsi que le coût des expéditions à en délivrer, seront supportés par la chambre de commerce.

Art. 13. — Pour l'exercice des droits de surveillance, les agents des ponts et chaussées et des domaines pourront circuler librement sur les terrains concédés, ainsi qu'à l'intérieur des bâtiments.

Art. 14. — La présente convention n'aura d'effet qu'autant qu'elle aura été approuvée par l'autorité supérieure et ratifiée par une loi.

Art. 15. — Dans le mois de la promulgation de cette loi, il sera procédé, aux frais de la chambre de commerce, au bornage des terrains concédés.

Art. 16. — M. *Petyt*, président de la chambre de commerce de Dunkerque, reconnaît avoir une parfaite connaissance de toutes les conditions dont l'énumération précède et prend l'engagement de les respecter au nom de la chambre de commerce.

Approuvé l'écriture ci-dessus :	Approuvé l'écriture ci-dessus :
Le préfet du Nord,	*Le Président de la Chambre de commerce,*
Saisset-Schneider.	A. Petyt.

ENTREPOT.

TARIF MAXIMUM DES TAXES A PERCEVOIR.

Les taxes maxima qui peuvent être perçues à l'entrepôt sont les suivantes :

MAGASINAGE.

Marchandises de toute nature, en magasin, par tonne et par mois.	1f,10
Marchandises de toute nature, à découvert.	0 ,60
Prix exceptionnel. — Liège en planches, par tonne et par mois. .	4 ,10

Ces taxes comprennent le droit de dix centimes pour la rémunération du garde du commerce de l'entrepôt.

La taxe de tout mois commencé est intégralement perçue.

MANUTENTION.

Entrée.

Colis dont le poids ne dépasse pas 100 kilogrammes, par colis. 0f,10
Colis dépassant 100 kilogrammes, par tonne. . . . . 1 ,00
La taxe sera calculée par fractions indivisibles de cent kilogrammes.

Sortie.

Les taxes à percevoir seront les mêmes qu'à l'entrée.

(N° 52)

[4 décembre 1888]

Loi ayant pour objet : 1° d'accepter une avance de 4 millions de francs offerte par la Chambre de commerce de Calais en vue de la continuation des travaux d'amélioration de ce port, autorisés par les lois des 14 décembre 1875 et 3 août 1881; 2° de régler les voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de la Chambre de commerce de Calais.

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la Chambre de commerce de Calais, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 19 janvier et 9 mars 1888, d'avancer à l'Etat, sans intérêts, la somme de 4.000.000 francs pour assurer l'achèvement des travaux nécessaires à la mise en exploitation des nouveaux établissements maritimes du port de Calais, créés en vertu des lois des 14 décembre 1875 (*) et 3 août 1881 (**).

Art. 2. — Cette avance sera remboursée par l'État, en dix-sept payements annuels, à partir de 1890, les cinq premiers payements de 200.000 francs et les douze derniers de 250.000 francs chacun.

Art. 3. — La Chambre de commerce de Calais est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 5 p. 100, la somme de 4.000.000 francs, montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, ou de gré à gré, ou par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endos-

---

(*) V. *Ann.* 1876, p. 1185.
(**) V. *Ann.* 1881, p. 1261.

sement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations, du Crédit foncier de France ou de tout autre établissement public de crédit.

Si les engagements sont contractés auprès d'un établissement public de crédit, la Chambre de commerce de Calais devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 4. — § 1. Les droits perçus au port de Calais, en vertu de l'article 4 de la loi du 1er septembre 1884, seront supprimés à partir de la promulgation de la présente loi et remplacés immédiatement par des droits établis en conformité du présent article.

§ 2. Les droits nouveaux à percevoir seront ceux résultant du tarif maximum ci-dessous, abaissés, quand il y aura lieu, par application du paragraphe 5 du présent article, ou atténués par application du paragraphe 4.

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES DROITS ET CONDITIONS D'APPLICATION	SOMME à payer par unité
		fr.
	Droits de tonnage applicables à tout navire français ou étranger entrant chargé ou venant prendre charge au port de Calais :	
	Pour tout navire qui n'est pas affecté à un service de voyageurs, ou qui, étant affecté à un service de voyageurs, a débarqué et embarqué à Calais, pendant le voyage considéré, des marchandises dont la quantité totale, évaluée en tonneaux d'affrètement, dépasse le dixième de la jauge légale du navire :	
1	Par tonneau de jauge légale	0,30
	Pout tout navire qui est affecté à un service de voyageurs, et qui, d'ailleurs, n'a débarqué et embarqué à Calais, pendant le voyage considére, qu'une quantité de marchandises, qui, évaluée en tonneaux d'affrètement, est inférieure au dixième de la jauge légale du navire :	
2	Par tonneau de jauge légale	0,06
	Droits applicables aux voyageurs embarqués et débarqués au port de Calais par navires de mer :	
3	Par voyageur embarqué ou débarqué	1,75

§ 3. Sont exempts de toute taxe : les navires appartenant à l'Etat ou employés à son service, les navires faisant simplement à Calais une opération de cabotage entre Calais et un port français autre que ceux de la Méditerranée, les navires affectés au pilotage ou au remorquage, les navires et bateaux naviguant au

bornage ou faisant la pêche côtière ou la navigation intérieure, les navires en relâche forcée, quand ils n'auront fait dans le port aucune opération de commerce.

§ 4. Tout navire faisant escale à Calais, après avoir laissé ou avant de porter dans un autre port français, où est établi un droit local de tonnage, partie de sa cargaison provenant d'un port étranger, ou pour continuer à Calais, à destination de l'étranger, son chargement commencé dans un port français, payera seulement les droits suivants, savoir :

Un quart du droit n° 1 ci-dessus, c'est-à-dire 0f,075 par tonneau de jauge, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre total de tonneaux d'affrètement au plus égal à la moitié du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

La moitié du droit n° 1, c'est-à-dire 0f,15, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre de tonneaux d'affrètement ne dépassant pas les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale;

Le droit entier, c'est-à-dire 0f,30, si le navire débarque et embarque un nombre de tonneaux d'affrètement dépassant les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

§ 5. Sur la proposition de la Chambre de commerce de Calais, les droits dont la perception est autorisée par le présent article pourront, en vertu d'un décret du Président de la République, rendu sur la proposition du ministre du commerce et de l'industrie, après entente avec le ministre des travaux publics, être abaissés avec ou sans conditions au-dessous des maxima résultant du paragraphe 2 du présent article.

Les taxes abaissées pourront être ultérieurement relevées par un décret du Président de la République, la Chambre de commerce entendue, mais après un délai de six mois au moins, compté à partir de la publication du décret relatif à l'abaissement.

Toute modification de tarif sera annoncée au public au moins trois mois à l'avance.

Art. 5. — La perception des droits susmentionnés est concédée à la Chambre de commerce de Calais pour se couvrir des obligations contractées par elle en vertu de la loi du 1er septembre 1884 et en vertu de la présente loi.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

. . . .

(N° 53)

[4 décembre 1888]

Loi ayant pour objet : 1° d'autoriser les travaux d'approfondissement du port de marée de Boulogne et de reconstruction d'une partie des quais dudit port; 2° d'accepter une subvention offerte par la Chambre de commerce de Boulogne pour concourir à l'exécution des travaux; 3° de régler les voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de la Chambre de commerce de Boulogne.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'approfondissement du port de Boulogne, conformément aux dispositions de l'avant-projet adopté par le conseil général des ponts et chaussées dans sa délibération du 4 juin 1888, lesquels travaux sont évalués à 4.600.000 francs.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la Chambre de commerce de Boulogne, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 22 juin 1888, de verser au trésor, à titre de subsides, pour l'exécution desdits travaux, la somme de 3.200.000 francs.

Les versements de la Chambre de commerce seront effectués au fur et à mesure des besoins des chantiers, à partir du 1er janvier 1889, et conformément aux indications qui lui seront données six mois à l'avance par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — La Chambre de commerce de Boulogne est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne dépassera pas 5 p. 100, la somme de 3.200.000 francs, montant de la subvention qu'elle doit verser à l'Etat.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, ou de gré à gré, ou par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur transmissibles par endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignation, du Crédit foncier de France ou de tout autre établissement public de crédit.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la Chambre de commerce de Boulogne devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois

que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,15 par 100 francs.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 4. — § 1er. Les droits perçus au port de Boulogne en vertu de l'article 4 de la loi du 1er septembre 1884 et de l'article 2 du décret du 19 janvier 1886 seront supprimés à partir de la promulgation de la présente loi et remplacés immédiatement par les droits perçus en conformité du présent article.

§ 2. Les droits nouveaux à percevoir seront ceux qui résultent du tarif maximum ci-dessous, abaissés, quand il y aura lieu, par application du paragraphe 5 du présent article, ou atténués par application du paragraphe 4.

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES DROITS ET CONDITIONS D'APPLICATION	SOMME à payer par unité
		fr.
	Droits applicables à tout navire français ou étranger venant faire des opérations de chargement, déchargement ou transbordement de marchandises, ou embarquer ou débarquer des voyageurs, soit au mouillage dans le périmètre du port extérieur, soit dans le port intérieur de Boulogne :	
1	Pour tout navire qui n'est pas affecté à un service de voyageurs, ou qui, étant affecté à un service de voyageurs, a débarqué et embarqué à Boulogne, pendant le voyage considéré, des marchandises dont la quantité totale, évaluée en tonneaux d'affrètement, dépasse le dixième de la jauge légale du navire; — lorsque ce navire n'est pas employé pour un service régulier ayant au moins un départ de Boulogne par semaine à jour fixe : Par tonneau de jauge légale	0,60
2	Pour tout navire qui n'est pas affecté à un service de voyageurs, ou qui étant affecté à un service de voyageurs, a débarqué et embarqué à Boulogne, pendant le voyage considéré, des marchandises dont la quantité totale, évaluée en tonneaux d'affrètement, dépasse le dixième de la jauge légale du navire, lorsque ce navire est employé pour un service régulier ayant au moins un départ de Boulogne par semaine à jour fixe : Par tonneau de jauge légale	0,45
3	Pour tout navire affecté à un service de voyageurs et qui d'ailleurs n'a débarqué et embarqué à Boulogne, pendant le voyage considéré, qu'une quantité de marchandises qui, évaluée en tonneaux d'affrètement, est inférieure au dixième de la jauge légale du navire : Par tonneau de jauge légale	0,10
	Droits applicables aux voyageurs embarqués ou débarqués au port de Boulogne par navires de mer :	
4	Par voyageur embarqué ou débarqué	1,75

§ 3. Sont exempts de toute taxe : les navires appartenant à

l'Etat ou employés à son service, les navires faisant simplement à Boulogne une opération de cabotage entre Boulogne et un port français, les navires affectés au pilotage ou au remorquage, les navires et bateaux naviguant au bornage ou faisant la grande pêche ou la pêche côtière, les yachts et bateaux de plaisance, les navires en relâche forcée, quand ils n'auront fait dans le port aucune opération de commerce.

§ 4. Tout navire faisant escale à Boulogne, après avoir laissé ou avant de porter dans un autre port français, où est établi un droit local de tonnage, partie de sa cargaison provenant d'un port étranger, ou pour continuer à Boulogne, à destination de l'étranger, son chargement commencé dans un autre port français, payera seulement les droits suivants, savoir :

Un quart du droit n° 1 ou n° 2 ci-dessus par tonneau de jauge, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre total de tonneau d'affrètement au plus égal à la moitié du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale;

La moitié du droit n° 1 ou n° 2, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre de tonneaux d'affrètement ne dépassant pas les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale;

La totalité du droit n° 1 ou n° 2, si le navire débarque et embarque un nombre de tonneaux d'affrètement dépassant les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

§ 5. Sur la proposition de la Chambre de commerce de Boulogne, les droits dont la perception est autorisée par le présent article pourront, en vertu d'un décret du Président de la République, rendu sur la proposition du ministre du commerce et de l'industrie, après entente avec le ministre des travaux publics, être abaissés, avec ou sans conditions, au-dessous des maxima résultant du paragraphe 2 du présent article.

Les taxes abaissées pourront être ultérieurement relevées par un décret du Président de la République, la Chambre de commerce entendue, mais après un délai de six mois au moins, compté à partir de la publication du décret relatif à l'abaissement.

Toute modification de tarif sera annoncée au public au moins trois moins à l'avance.

Art. 5. — La perception des droits susmentionnés est concédée à la Chambre de commerce de Boulogne pour lui permettre de se couvrir des obligations contractées par elle en vertu de la loi du 1er septembre 1884 et en vertu de la présente loi.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

. . . .

(N° 54)

[15 décembre 1888]

Loi relative à la création de Syndicats autorisés pour la défense des vignes contre le phylloxera.

Art. 1er. — Dans les contrées où l'invasion du phylloxera est menaçante, et dans celles où son apparition se manifeste par des taches limitées au milieu des vignes, il peut être établi des associations syndicales autorisées pour l'application des moyens propres à le combattre. Ces associations sont régies par la loi du 21 juin 1865 (*), sous les modifications ci-après :

Art. 2. — Ces associations syndicales autorisées ne peuvent être établies que sur la demande d'un ou de plusieurs propriétaires intéressés.

Art. 3. — La demande est adressée au préfet et communiquée au comité local d'études et de vigilance et au professeur départemental d'agriculture, qui donnent leur avis et propose le périmètre du terrain à comprendre dans l'association syndicale autorisée. Un arrêté du préfet ordonne ensuite une enquête qui est ouverte pendant quinze jours à la mairie de chacune des communes où sont situés les terrains compris dans le périmètre proposé. Les déclarations sont reçues par le maire.

Art. 4. — Le périmètre ne doit comprendre qu'une zone de vignes représentant des conditions communes d'attaque et de défense, notamment par les insecticides et la submersion.

Art. 5. — Après la clôture de l'enquête, un arrêté du préfet convoque, à la mairie de l'une des communes intéressées, tous les propriétaires des terrains compris dans le périmètre, à l'effet de délibérer sur la constitution du syndicat autorisé. La réunion est présidée par l'un d'eux, désigné par l'arrêté de convocation et assisté par les deux plus âgés des membres présents.

La majorité des adhésions nécessaires pour parvenir à la

(*) V. *Ann.* 1865, p. 290.

constitution du syndicat doit comprendre aux moins les deux tiers des intéressés et représenter les trois quarts de la superficie en vigne ou les trois quarts des intéressés et les deux tiers de la superficie.

Art. 6. — Les demandes, avis, registres d'enquête et délibérations sont ensuite soumis au conseil général du département, ou, en son absence, à la commission départementale qui décide s'il y a lieu de constituer l'association syndicale autorisée, et qui en fixe le périmètre.

Art. 7. — Un arrêté du préfet déclare l'association syndicale définitivement constituée.

Art. 8. — Dans le cas où le projet d'association s'étendrait sur plusieurs départements, il est procédé dans chacun d'eux à l'instruction, suivant les mêmes règles. Les conseils généraux ou leur commission départementale statuent, et la constitution du syndicat est déclarée par le ministre de l'agriculture.

Art. 9. — Le comité directeur de l'association syndicale choisit les moyens à employer pour combattre le phylloxera ; il peut ordonner le traitement par extinction ou arrachage, sauf à indemniser les propriétaires de la vigne arrachée. Dans tous les cas, il est seul chargé de faire exécuter les mesures qu'il a prescrites.

Art. 10. — Toutes les dépenses de traitement ou autres ordonnées par le comité directeur sont à la charge de l'association. Elles seront payées sur les ressources du syndicat ou réparties entre les propriétaires intéressés proportionnellement à l'étendue de leurs vignes syndiquées.

Art. 11. — Les propriétaires qui n'auraient pas adhéré au projet du syndicat pourront, dans le délai d'un mois, à partir de l'affichage dans les communes, prescrit par la loi du 21 juin 1865, de l'extrait de l'acte d'association et de l'arrêté du préfet ou du ministre de l'agriculture, déclarer à la préfecture qu'ils entendent renoncer, pendant toute la durée du syndicat et moyennant indemnité, à la culture de la vigne sur le terrain leur appartenant et compris dans le périmètre ; l'indemnité qui pourra être payée par l'association sera fixée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 (*).

A défaut de réclamation dans le délai ci-dessus fixé, l'adhésion des propriétaires est définitive.

Art. 12. — Dans le cas où des vignes peuvent être traitées par

(*) V. *Ann.* 1836, p. 324.

submersion, les propriétaires de terrains intermédiaires sont tenus de souffrir, après avoir été entendus, moyennant une indemnité, conformément à la loi du 29 avril 1845 (*), l'exécution des travaux nécessaires pour la conduite des eaux. Les terrains bâtis, les jardins et les enclos y attenant sont affranchis de cette servitude.

L'indemnité sera réglée sur un rapport d'expert par le juge de paix qui statuera, sauf appel.

Art. 13. — Les associations syndicales autorisées sont constituées pour une durée de cinq années; à leur expiration, elles peuvent être renouvelées par une simple déclaration des syndics à la préfecture, en justifiant du nombre des adhésions exigées par l'article 5 ci-dessus.

Art. 14. — Un règlement d'administration publique fixera les règles nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

. . . .

(*) V. *Ann.* 1845, p. 313.

DÉCRETS

(N° 55)

[30 janvier 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, d'une ligne de tramways funiculaires entre Thonon et Rives-sous-Thonon (V. *Bull. du M. des T. P.*, p. 10).

Le Président de la République française,

. . . .

CONVENTION.

Art. 1er. — Le maire de la ville de Thonon concède, au nom de la commune, à M. *Alesmonières*, qui l'accepte, un tramway funiculaire pour le service des voyageurs et de leurs bagages, ainsi que des marchandises, à établir entre Rives et Thonon, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — De son côté, M. *Alesmonières* s'engage à exécuter et à exploiter le tramway funiculaire dont il s'agit conformément au cahier des charges susmentionné. Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type approuvé par décret du 6 août 1881, avec certaines modifications résultant principalement de la nature particulière du tramway et de la non-accessibilité aux voitures des voies publiques empruntées.

En conséquence, les articles 7, 34 et 36 sont et demeurent supprimés, les articles 6, 8, 9, 11, 23, 24, 26, 27, 29, 30 et 32 sont modifiés.

Art. 3. — Il sera fait application à la présente concession des dispositions de la loi du 11 juin 1880, concernant les tramways, mais aucune subvention ne sera allouée au concessionnaire.

Art. 4. — La ville de Thonon s'engage à fournir au concessionnaire tous les terrains nécessaires à l'assiette du tramway et de ses dépendances.

Art. 5. — Dans le cas où le funiculaire devrait être mû par un contre-poids d'eau, le concessionnaire pourra utiliser à cet effet le trop plein des fontaines de la ville de Thonon, après en avoir reçu l'autorisation du conseil municipal.

Art. 6. — Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile, savoir :

Le maire de Thonon, à la mairie de Thonon, et M. *Alesmonières*, chez M. *H. Feillard*, rentier, rue de Lort, à Thonon.

Le Maire de Thonon,	***Le Concessionnaire,***
Signé : THORENS.	**Signé : A. ALESMONIÈRES.**

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par câble métallique et contre-poids d'eau ou tout autre procédé mécanique qui serait reconnu plus avantageux.

Art. 2. — La ligne partira de Rives-sous-Thonon, au bord de la route nationale n° 102, et aboutira à Thonon, près de la place Château. Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées : 1° ancien chemin de Rives à Thonon ; 2° nouvelle rampe de Rives à Thonon, à son extrémité supérieure, qui sont toutes deux, en raison de leur forte rampe, uniquement accessibles aux piétons ; le reste du tracé sera établi sur des propriétés particulières.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation le 31 décembre 1888 au plus tard.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre. La largeur des caisses des véhicules ainsi que leur chargement ne dépassera pas 2m,15, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,15 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,75.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,56.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,25 par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 (modifié). — Les rails seront compris dans un empierrement de 0m,20 d'épaisseur, qui règnera dans l'entre-rails, et à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais cet empierrement.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 3m,60.

A l'extrémité supérieure de la rampe de Rives à Thonon, la voie sera rétablie au-dessous de la plate-forme de la chaussée de façon à ce que les voyageurs accèdent de plain-pied aux voitures sur une longueur maximum de 15 mètres.

Art. 7 (supprimé).

Art. 8. — Le contre-fort qui soutient extérieurement le mur de la place Château devra être supprimé et reporté à l'intérieur, de manière à faire disparaître toute saillie sur ce mur.

A l'extrémité supérieure du funiculaire, la poulie et les câbles seront logés sous la voie publique, sans aucune déformation ni saillie, de manière à ne gêner en rien la circulation.

Art. 9 (modifié). — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par les fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 17 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses en fer assemblées avec éclisses, boutons et crampons.

Une clôture métallique séparera le chemin des piétons de la voie du tramway sur les 50 mètres de longueur où ce chemin longe le tramway.

Art. 11 (modifié). — Il sera établi deux stations pour le service des voyageurs et pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après :

Une au pied de la rampe de Rives à Thonon et une au sommet.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur la section où la voie ferrée est accessible aux piétons, l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement des

entre-rails et de l'entre-voie ainsi que des zones de 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière, est fixé à dix-huit en hiver et vingt-quatre en été sauf dans le cas où l'eau de la ville de Thonon, par suite de sécheresse en cas de force majeure, ne serait pas en quantité suffisante ; en tout cas, le service d'un train correspondant à l'arrivée et au départ de chaque bateau à vapeur au port de Rives devra être tout d'abord assuré.

Art. 15. — Les trains se composent de deux voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 15 mètres. Les voitures contiendront vingt-deux places, dont quatre de première classe, assises et fermées par trois côtés, et dix-huit de deuxième classe, debout ou assises.

La vitesse des trains en marche sera au plus de trois mètres par seconde, 10k,800 à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin le 1er janvier 1962.

Art. 17 et 18 (*du type*).

Art. 19 (modifié). — La ville de Thonon aura toujours le droit de racheter la concession. (*Le reste comme au type.*)

Art. 20 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX Montée Semaine	PRIX Montée Dimanches et fêtes	Descente — Prix unique
1° PAR TÊTE ET PAR PARCOURS TOTAL.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs.. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces par les côtés, et places assises (1re classe)	0,15	0,20	0,10
Voyageurs.. Voitures couvertes et places debout ou assises (2e classe)	0,10	0,15	0,05
Enfants... Au-dessous de cinq ans, les enfants ne payent rien; de cinq à dix ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte, quelle que soit la classe	0,05	0,10	0,05
Enfants... Au-dessus de dix ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les voitures	0,05	0,05	0,05
2° PAR PARCOURS TOTAL.			
1° Marchandises transportées par grande vitesse.			
Bagages et marchandises de première classe assimilables aux bagages accompagnant les voyageurs.			
Prix unique par colis et par kilogramme jusqu'à 50 kilogrammes, sans que la taxe totale par colis puisse être inférieure à 5 centimes	0,01	0,01	0,01
(Ce prix sera applicable aux bagages non tenus à la main.)			
Pour les bagages tenus à la main, on appliquera à tout poids excédant 10 kilogrammes à raison de 5 centimes par 5 kilogrammes ou fraction de 5 kilogrammes.			
2° Marchandises de première classe.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie. — Bois de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viandes fraîches. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.			
Prix unique par 10 kilogrammes ou fraction de 10 kilogrammes	0,05	Néant	0,04
Chaque expédition au même expéditeur, pesée ensemble, sans toutefois qu'une taxe totale puisse être inférieure à.	0,25	»	0,20
3° Marchandises de deuxième classe.			
Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. - Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en blocs. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levures sèches. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.			
Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.			
Houilles. — Marnes. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sable.			

	PRIX Montée Semaine	PRIX Montée Dimanches et fêtes	Descente — Prix unique
	fr.	fr.	fr.
Par 100 kilogrammes jusqu'à 500 kilogrammes.......	0,40	Néant	0,25
Par 100 kilogrammes au delà de 500 kilogrammes.....	0,30	»	0,20
(Ces prix comprennent le chargement et le déchargement pour les colis maniables à bras d'homme.)			
Il ne sera pas fait de transport à petite vitesse les dimanches et jours fériés.			
4° *Voitures et matériel roulant transporté.*			
Les véhicules chargés qui pourraient être admis au transport payeront les prix du tarif ordinaire, comptés au poids. Les véhicules vides payeront la taxe suivant le double du poids au prix du tarif ordinaire.			

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Le concessionnaire aura la faculté d'apporter à ces tarifs toute modification avantageuse au public, notamment en ce qui concerne le transport des enfants d'école, les cartes d'abonnement, etc.

Art. 24 (modifié). — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place, à condition qu'il le conserve avec lui dans la voiture, mais sans que ce bagage puisse occuper la place d'un autre voyageur, auquel cas il serait taxé.

Art. 25 (*du type*).

Art. 26 (modifié). — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 250 kilogrammes.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses de 250 à 500 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 500 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 500 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 27. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux ou objets dan-

gereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs.

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, aux plaques d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 28 (*du type*).

Art. 29 (modifié). — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Toute expédition de marchandises sera constatée par un récépissé, remis à l'expéditeur, qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 30 (modifié). — Les bagages, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées.

Les bagages, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés par le premier train après leur remise en gare, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement une heure avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, et devront être enlevés par eux dans le délai d'une heure après l'arrivée du même train. Dans le cas où cette dernière condition ne serait pas remplie, un droit de magasinage pourra être perçu suivant un tarif qui sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Les bagages et colis amenés par les voyageurs et transportés avec eux seront dispensés de l'obligation de l'enregistrement.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été.

Art. 31 (*du type*).

Art. 32 (modifié). — Le concessionnaire aura la faculté de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées, ainsi que pour le transport des bagages et marchandises entre le débarcadère et le port de Rives jusqu'à la tête de ligne du tramway.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 33 (*du type*).

Art. 34 (supprimé).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures des voyageurs.

Art. 36 (supprimé).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 31 janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera de 100 francs. Le premier versement aura lieu le 1er juillet 1887, à la caisse du receveur municipal de Thonon.

Art. 38 (modifié). — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 4.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de cette caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Thonon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au sécrétariat de la mairie de Thonon.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Savoie, sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Approuvé par le maire de Thonon, soussigné.

Thonon, le 11 juin 1887.

Signé : THORENS.

Accepté par le concessionnaire, soussigné.

Thonon, le 11 juin 1887.

Signé : ALESMONIÈRES.

(N° 56)

[1er mars 1888]

Établissement sur les quais du port de Dieppe de cinq ponts à bascule.

Décret portant que l'article 2 du décret du 11 novembre 1875 (*), autorisant la chambre de commerce de Dieppe à établir et à administrer sur les quais du port de Dieppe cinq ponts à bascule pour le pesage des marchandises et déjà modifié par le décret du 15 décembre 1881 (**), est modifié ainsi qu'il suit :

« L'emplacement des ponts à bascule est déterminé par le Ministre des travaux publics, la chambre de commerce entendue. »

(N° 57)

[2 mars 1888]

Rectification de la route départementale de Seine-et-Marne n° 21 de Melun à Dammartin.

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de Seine-et-Marne n° 21, de Melun à Dammartin, à l'entrée de la traverse d'Annet, travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par des lignes bleues sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 30 juillet 1884, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route demeurera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation.

Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal d'Annet dans sa délibération du 11 septembre 1884 de contribuer pour une somme de 3.000 francs, à la dépense que l'exécution des travaux devra entraîner.

Il est pris acte, en outre, de l'engagement souscrit par le conseil

(*) V. *Ann.* 1877, p. 208.
(**) V. *Ann.* 1882, p. 597.

général de Seine-et-Marne, dans sa délibération du 15 avril 1885, aux termes duquel les terrains délaissés de l'ancien tracé pourront être cédés par échange aux propriétaires riverains, chacun au droit de soi, et suivant l'estimation qui en sera faite, avec réserve que cette aliénation par le département ne pourra être réalisée que lorsque la rectification de la route aura été achevée.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 58)

[3 avril 1888]

Décret qui nomme M. Deluns-Montaud *Ministre des travaux publics.*

Le Président de la République française,

Décrète :

Art. 1er. — M. *Deluns-Montaud*, député, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *Loubet*, dont la démission est acceptée.

Art. 2. — Le président du Conseil, ministre de l'intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret.

. . . .

(N° 59)

[7 avril 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier la fosse n° 7 à la voie ferrée des mines de Nœux (Pas-de-Calais).

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier la fosse n° 7 de la concession houillère de Nœux, sur le territoire de la commune de Barlin, à la voie ferrée des mines de Nœux, non loin de la fosse n° 5.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La compagnie de Vicoigne, concessionnaire des mines de Nœux, est autorisée à construire ce chemin de fer, à ses risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de l'embranchement du chemin de fer de Nœux, près de la fosse n° 5, pour aboutir à la nouvelle fosse n° 7, sur le territoire de la commune de Barbin. Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble qui a été présenté à la date du 14 janvier 1887 par la compagnie des mines de Nœux.

Art. 2. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre qui prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains du ministre. Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 3 et 4 (voir le cahier des charges de Roche-la-Molière, *Ann.* 1888, p. 455).

Art. 5. — L'administration déterminera, sur la proposition de la compagnie, les types des barrières qu'elle devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris ou maisons de garde à établir.

Elle peut dispenser d'établir des maisons de garde ou des abris ou même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 6. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 7. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à la reconnaissance de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autosera, s'il y a lieu, la mise en circulation des trains sur la voie ferrée.

Art. 8 (*du type*).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 9 à 11 (*du type*).

TITRE III.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 12 et 13 (*du type*).

Art. 14. — Les frais de visite, de surveillance et de reconnaissance des travaux et de surveillance de l'exploitation seront supportés par la compagnie et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 15. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la compagnie.

Accepté par la Compagnie des mines de Nœux :
L'agent général de la Compagnie,
Signé : AGNIEL.

Approuvé :
Paris le 5 avril 1888,
Le Ministre des travaux publics,
Signé : D. MONTAUD.

(N° 60)

[24 avril 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramways entre le Raincy et Montfermeil. (V. *Bull. du M. des T. P.*, p. 383.)

CONVENTION.

. . . .

Art. 1er. — Le préfet de Seine-et-Oise concède pour une période de cinquante ans, qui commencera à courir de la date du décret d'autorisation, à M. *Dufrane-Macart*, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction de chevaux entre la station du Raincy-Villemomble et la place des Maronniers, à Montfermeil.

Art. 2. — Le concessionnaire s'engage à exécuter et à exploiter, à ses frais, risques et périls, le tramway qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges de la concession.

Art. 3. — La concession est faite sans aucune subvention ni garantie d'intérêt de la part du département, qui entend, notamment, n'être en aucun cas responsable de la garantie pécuniaire faisant l'objet des délibérations des conseils municipaux du Raincy et de Montfermeil en date du 24 août 1884, visées plus haut.

Art. 4. — Dans un délai de six mois, à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera au concessionnaire, et elle deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret rendu en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-joint, à l'exécution desquelles M. *Dufrane-Macart* déclare s'obliger. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 6, 7, 15, 17, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 32, 36, 37 et 38.

Versailles, le 2 novembre 1886.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part:
Signé: Dufrane-Macart.

Le Préfet,
Signé: A. de Girardin.

La présente convention modifiée en conformité de l'avis du Conseil d'État en date du 28 mars 1888 et en vertu des délibérations des conseils municipaux du Raincy et de Montfermeil en date du 17 avril 1888.

Le 18 avril 1888.

Lu et approuvé:
Signé: Dufrane-Macart.

Le Préfet de Seine-et-Oise,
Signé: A. de Girardin.

Approuvé:
Paris, le 24 avril 1888.
Le Ministre des travaux publics,
Signé: D. Montaud.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des messageries.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — La ligne aura son point de départ aux abords de la gare du Raincy-Villemonble et empruntera les voies publiques ci-après désignées:

1° L'avenue du chemin de fer;

2° L'avenue Thiers;

3° L'allée de Montfermeil;

4° Le chemin du Raincy à Montfermeil;

5° La route de Gagny à Montfermeil;

6° La route départementale n° 28 jusqu'à la place des Marronniers.

Les dispositions de détail seront arrêtées lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, que la ligne sera établie, dans l'axe des chemins, dans toute la traversée du Raincy.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai d'un mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un mois à partir de l'approbation des projets. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le service soit livré à l'exploitation trois mois après cette date, pour la section du Raincy, et quatre mois après la même date pour la ligne entière.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,00.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,00, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,00; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,00.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,60.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20m,00. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,057.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune

altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage de $0^m,16$ d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à $0^m,50$ au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

La chaussée pavée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,10$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires ; elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierre cassée, gravier ou tous autres matériaux agréés par l'administration, de $2^m,50$ de largeur au moins si la voie est simple, et $5^m,00$ si elle est double, et d'au moins $0^m,25$ d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins $5^m,00$ mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins $0^m,12$ de saillie, d'une solidité suffisante ; dans les parties de route et de chemins dont la déclivité dépassera $0^m,03$ par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de $0^m,30$ de largeur. Un intervalle libre de $0^m,30$ au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de $1^m,10$ subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails, qui, à l'extérieur seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée. Au droit et sur toute la largeur des routes et chemins publics existants lors de la construction de la voie ferrée, il sera établi par le concessionnaire, et à ses frais exclusifs, des contre-rails et un pavage qui remplira les conditions stipulées à l'article 6 ci-dessus.

Art. 8 et 9 (*du type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails, y compris les contre-rails, seront en acier et du poids de 25 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses en bois

avec tasseaux dans les parties accessibles aux voitures ordinaires. Dans les parties situées sur accotement, le rail sera du type Vignole et du poids de 16 kilogrammes par mètre courant.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections où la pente sera supérieure à 0m,05 par mètre.

Quant aux articles de messageries, ils ne seront pris qu'aux points de stationnement.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après:

1° A l'allée du Rendez-Vous;
2° A la mairie;
3° Au rond-point de Montfermeil;
4° A la sortie du Raincy (porte de Montfermeil;
5° Aux sept îles;
6° A la rue des Sycomores;
7° A la place des Marronniers.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé de telle sorte: 1° que tous les trains de la ligne de l'Est soient desservis jusqu'à la limite du Raincy; 2° que le parcours entier soit effectué chaque jour, aller et retour, savoir: en été, par douze trains en semaine et par seize les dimanches et fêtes; en hiver, par dix trains en semaine et quatorze les dimanches et fêtes.

Art. 15. — La vitesse des voitures en marche sera au plus de 15 kilomètres à l'heure dans les traverses et de 20 kilomètres dans les parties hors traverse.

Les trains devront accomplir le trajet total du Raincy en quinze minutes au plus en montant et douze minutes en descendant, et le trajet total du Raincy à Montfermeil en trente minutes et de Montfermeil au Raincy en vingt-cinq minutes au plus.

Il sera placé dans chaque voiture une affiche indiquant les heures de départ de chaque station extrême.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2

du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin cinquante ans après cette date.

Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

VOYAGEURS	PRIX			CORRESPONDANCES DE L'EST Billets directs	
	de péage	de transport	Totaux	Billets simples	Aller et retour
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
De la station du Raincy à l'allée du Rendez-Vous, et réciproquement.	0,067	0,033	0,10	»	»
De la station du Raincy à la limite du Raincy, et réciproquement. .	0,10	0,05	0,15	»	»
De la station du Raincy à un point quelconque compris entre la limite du Raincy et Montfermeil, et réciproquement	0,20	0,10	0,30	0,20	0,35
De la station du Raincy pour enfants de trois à sept ans munis d'un billet direct de première, deuxième ou troisième classe délivré à Paris pour le Raincy, et réciproquement.	»	»	»	0,10	»
De la station du Raincy à Montfermeil, et réciproquement. . . .	0,20	0,15	0,35	0,30	0,50
De la station du Raincy pour enfants de trois à sept ans munis d'un billet direct de première, deuxième ou troisième classe délivré à Paris pour Montfermeil, et réciproquement.	»	»	»	0,15	»

Abonnements pour voyageurs de toutes classes.

Entre la station du Raincy et la porte de Montfermeil, et réciproquement.	Abonnement de trois mois. . . .	21f
	Abonnement de six mois. . . .	42
	Abonnement d'un an.	84
Entre la station du Raincy et Montfermeil, et réciproquement.	Abonnement de trois mois. . . .	30
	Abonnement de six mois. . . .	60
	Abonnement d'un an.	110

NOTA. — Ces prix d'abonnement sont exclusivement applicables aux voya-

geurs de toutes classes, porteurs d'un abonnement leur permettant de circuler tout à la fois sur la ligne du chemin de fer de l'Est et sur le tramway, soit entre Paris, la porte de Montfermeil, et réciproquement, soit entre Paris et Montfermeil, et réciproquement.

Lorsque le nombre des voyageurs de ou pour Montfermeil atteindra le chiffre de 8.000 dans un exercice, le prix du transport sera uniformément fixé, pour le trajet du Raincy à Montfermeil et *vice versa*, à 0f,30 pour l'exercice suivant.

Messageries (y compris la remise à domicile, et réciproquement).

PARCOURS DESSERVIS	DISTANCE KILOMÉTRIQUE	EXCÉDENTS DE BAGAGES ET ARTICLES DE MESSAGERIES						FINANCES et valeurs — Prix pour 1,000 fr. indivisibles
		De 0 kilog. à 5 kilog.	Au-dessus de 5 kilog. jusqu'à 10 kilog.	Au-dessus de 10 kilog. jusqu'à 20 kilog.	Au-dessus de 20 kilog. jusqu'à 30 kilog.	Au-dessus de 30 kilog. jusqu'à 40 kilog.	Au-dessus de 40 kilog. arrondissant par 10 kilog. indivisibles Prix par 1.000 kilog.	
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
De la station du Raincy à la porte de Montfermeil.	3,00	0,20	0,25	0,30	0,40	0,40	4,40	0,25
De la station du Raincy à Montfermeil	5,50	0,25	0,30	0,40	0,40	0,40	4,40 Minimum de perception : 0,40	0,25

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, au-dessus de 10 kilogrammes, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 10 et 20 kilogrammes payera comme 20 kilogrammes; 20 et 30 kilogrammes, comme 30 kilogrammes, etc.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque ne pourra être inférieur à 0f,20.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage déposé sur la plate-forme ou sur l'impériale des voitures ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, qu'un droit fixe de 0f,10.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 26, 27 (V. 28, 29 *du type*).

Art. 28. — Les denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés par la première voiture correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de cette voiture.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée de la même voiture.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés.

Art. 29 (V. 31 *du type*).

Art. 30. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors des communes du Raincy et de Montfermeil.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 31, 32 (V. 33 et 34 *du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 33. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Art. 34. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur et les colis postaux. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 35. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à la date du 1er juillet, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu exceptionnellement le 1er du mois qui suivra celui où aura été accordée la concession, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département; il s'appliquera non pas à une année entière, mais seulement à la partie de celle où aura été accordée la concession qui restera à courir à compter de la date qui vient d'être indiquée pour le premier versement.

Art. 36. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession. Si ce dernier cinquième

se trouvait diminué par suite du prélèvement des amendes prévues à l'article 21, le concessionnaire serait tenu de le compléter en versant à la caisse des dépôts et consignations une somme égale au montant de ce prélèvement, un mois après l'invitation qu'il aurait reçue du préfet.

Art. 37. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile au Raincy. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie du Raincy.

Art. 38. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 39. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Approuvé :

Paris, le 24 avril 1888.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : D. Montaud.

(N° 61)

[26 mai 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un prolongement de la ligne de Tramways établie dans la ville d'Orléans jusqu'au bas de la rampe du pont d'Olivet.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un embranchement prolongeant la ligne de tramways établie dans la ville d'Orléans jusqu'au bas de la rampe du pont d'Olivet.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit prolongement ne sont pas accomplies dans le délai de six mois à dater du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du prolongement susmentionné par la ville d'Orléans, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du

décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé, lequel régira désormais l'ensemble de l'entreprise.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé à la date du 13 avril 1888, entre le maire d'Orléans, au nom de la ville, d'une part, et la compagnie générale française de tramways, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

TRAITÉ.

Entre les soussignés :

M. *Robineau-Pineau* (*Eugène-Xavier*), maire de la ville d'Orléans, agissant en cette qualité et en conformité d'une délibération du conseil municipal en date du 8 février 1884,

D'une part ;

Et M. *Louis-Edmond Humbert*, directeur général de la compagnie générale française de tramways, société anonyme au capital de 10.200.000 francs, dont le siège est à Paris, rue des Mathurins, n° 5, ci-devant, et actuellement rue de la Chaussée-d'Antin, n° 66, agissant en cette qualité au nom de ladite compagnie, en vertu d'une délégation spéciale du conseil d'administration en date du 25 janvier 1884,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville d'Orléans rétrocède éventuellement à la compagnie générale française de tramways, jusqu'à l'expiration de la concession de la ligne de tramways, actuellement exploitée dans la ville d'Orléans en vertu du décret du 4 août 1876, l'établissement et l'exploitation de la ligne des tramways dont elle se propose de demander la concession à l'Etat, et qui comprend le prolongement de la ligne actuellement existante jusqu'au bas de la rampe nord du pont d'Olivet.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, la compagnie générale française est subrogée à toutes les obligations ou avantages devant résulter, pour la ville, du cahier des charges qui sera joint au décret de concession.

Art. 3. — Les dispositions de l'article 3 de la première convention en date du 20 mai 1876, passée entre M. *Frédéric de la Hault* et la ville d'Orléans, sont annulées et remplacées par les suivantes :

« La compagnie générale française de tramways payera annuellement à la ville d'Orléans, à titre de droit de stationnement, une redevance de 70 francs par voiture en service et jusqu'à la fin de la concession. »

Art. 4. — L'article 2 de la convention additionnelle passée, le 20 mai 1876, entre M. *de la Hault* et la ville d'Orléans est et demeure supprimé.

Art. 5. — Le cahier des charges annexé à la présente convention remplacera celui qui était annexé à la convention du 20 mai 1876 et régira désormais l'ensemble de la concession.

Art. 6. — Le cautionnement de 25.000 francs versé le 12 septembre 1878 à la caisse du trésorier général à Orléans, par la compagnie générale française de tramways, en exécution du traité du 20 mai 1876 et de la délibération du conseil municipal du 17 novembre de la même année, approuvée par décret du 22 mai 1877, formera la garantie de l'ensemble de la concession pendant la durée de l'exploitation.

Art. 7. — Dans le cahier des charges, il est dérogé au type approuvé par le décret réglementaire du 6 avril 1881, en ce qui concerne les articles suivants : articles n°s 2, 6, 10, 11, 12, 15, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37 et 38.

Fait triple, à Orléans, le 13 avril 1888.

Compagnie générale française de tramways : Signé : ROBINEAU-PINEAU.

L'Administrateur, Directeur général,

Signé : E. HUMBERT.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Objet de la concession.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par chevaux.

Tracé.

Art. 2. — La ligne partira de la bascule des Aydes et empruntera la route nationale n° 20 jusqu'à l'extrémité nord du pont d'Olivet; la première partie, depuis les Aydes jusqu'à la limite de la commune d'Orléans, est déjà concédée et exécutée; la seconde partie, depuis la limite de la commune d'Orléans jusqu'à l'extrémité nord du pont d'Olivet, est à concéder.

Délais d'exécution.

Art. 3. — Les projets d'exécution de la partie de ligne à concéder seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation six mois après la date du décret de concession.

Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,35.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 1m,98, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 1m,98; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 96 centimètres.

Alignements et courbes. — Pentes et rampes.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 30 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 3 centièmes.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Établissement de la voie ferrée. — Parties accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 35 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Établissement de la voie ferrée. — Parties non accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de jards de la Loire de 2m,15 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 30 centimètres de largeur. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Traverses des villes et villages.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

(*A*) Pour un trottoir, 1m,10.

(*B*) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Exécution des travaux.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs, de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Voies.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en fer ou acier; ceux en fer pèseront 20 kilogrammes, et ceux en acier 16 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses dans le cas de rails Vignole, placés sur l'accotement et sur traverses et longrines dans le cas de rails à gorge sur la chaussée.

Gares et stations.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf dans les parties voisines des croisements et dans les parties où un arrêt de la voiture gênerait la circulation des autres voitures.

Il sera établi un kiosque ou salle d'attente pour le service des voyageurs au terminus de la ligne (côté d'Olivet).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Entretien.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 35 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Dans les sections où la voie ferrée est sur l'accotement, l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement sur une largeur égale à 2m,15.

Réfection des parties de route ou de chemin atteintes par les travaux de la voie ferrée.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Nombre minimum des voyages.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à soixante-douze.

Art. 15. — (supprimé).

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Durée de la concession.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2

du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin le 4 août 1918.

Expiration de la concession.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'État aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'Etat.

l'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert: et, réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois l'Etat ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnement nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où l'Etat déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Remise des lieux dans l'état primitif.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées, et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Rachat de la concession.

Art. 19. — L'Etat aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière ou, au plus tard, à partir de la fin du

délai qui est fixé dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par l'Etat après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphe de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire, dans tous les cas, pour l'Etat.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 20. — (supprimé).

Achèvement des travaux en cas de déchéance.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Cas de force majeure.

Art. 22. — Les dispositions de l'article qui précède ne seraient pas applicables et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire

n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Tarifs des droits à percevoir.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Pour les voyageurs assis en deuxième classe ou debout sur la plate-forme.	De la bascule au pont du chemin fer, faubourg Bannier..	0f 10
	Du pont du chemin de fer. . . . . . à la place Bannier.. . . .	0 10
	Du pont du chemin de fer. . . . . . ou à la place du Martroi.	0 10
	De la place Bannier ou de la place du Martroi.. . . . . au pont sur la Loire, sans distinction de côté. . .	0 10
	Du pont de la Loire, sans distinction de côté, au croisement de la Mouillère.	0 10
	Du croisement de la Mouillère à l'extrémité nord du pont d'Olivet.	0 10
	Prix du parcours total en deuxième classe.. .	0 50
Pour les voyageurs assis en première classe.	Cinq centimes en plus, quels que soient le point de départ et le nombre de sections parcourues..	0 05
	Prix du parcours total en première classe. . .	0 55

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Le prix de péage d'une voiture quelconque, attelée d'un ou de deux chevaux, est évalué à 0f,05 par kilomètre et par voyageur.

Si le service est continué après neuf heures du soir en hiver et dix heures du soir en été, ou commencé avant huit heures du matin en hiver et sept heures en été, ce que le concessionnaire aura le droit de faire, les prix ci-dessus seront doublés.

Le compartiment de deuxième classe aura des banquettes en bois.

Le compartiment de première classe aura des banquettes rembourrées.

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Bagages.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 5 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants, transportés gratuitement.

Les bagages qui, bien que pesant moins de 5 kilogrammes, auraient un volume susceptible d'incommoder les voyageurs, seront refusés.

Art. 25 à 27. — (supprimés).

Abaissement des tarifs.

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Délais d'expédition.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30 à 32. — (supprimés).

Traités particuliers.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis

en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (supprimé).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Fonctionnaires ou agents du contrôle.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Les sous-officiers et soldats en uniforme seront transportés à moitié prix, en deuxième classe et sur la plate-forme ; le droit d'entrée en première classe sera de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, comme pour les autres voyageurs.

Art. 36. — (supprimé).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Frais de contrôle.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à la date du 31 décembre, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Les versements seront effectués, sur réquisition du préfet du Loiret, à la caisse du trésorier-payeur général.

Cautionnement.

Art. 38. — Un cautionnement de 25.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre, formera la garantie de l'ensemble de l'entreprise. Ce cautionnement, déposé par le concessionnaire à ladite caisse, ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Élection de domicile.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Orléans.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie d'Orléans.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du

présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Loiret, sauf recours au Conseil d'État.

Frais d'enregistrement.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Vu pour être annexé au décret en date du 26 mai 1888, enregistré sous le n° 158.

Vu et accepté :
Orléans, le 13 avril 1888.
Le Maire,
Signé : ROBINEAU-PINEAU.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Chef de la première division du personnel, du secrétariat et de la comptabilité,
Signé : E. NOBÉCOURT.

(N° 62)

[4 juin 1888]

Décret qui fixe les conditions exigées des sociétés d'ouvriers français pour pouvoir soumissionner les travaux et fournitures faisant l'objet des adjudications de l'État.

Le Président de la République française,

Sur les rapports des Ministres des finances et de l'intérieur;

Vu l'avis de la commission instituée, à la date du 20 mars 1883, pour l'étude de diverses questions relatives aux sociétés ouvrières;

Vu l'article 12 de la loi du 31 janvier 1833;

Vu le décret du 31 mai 1862, portant règlement sur la comptabilité publique;

Vu le décret du 18 novembre 1882, relatif aux adjudications et aux marchés passés au nom de l'État;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les adjudications et marchés de gré à gré, passés au nom de l'État, sont, autant que possible, divisés en plusieurs lots, selon l'importance des travaux ou des fournitures, ou en tenant compte de la nature des professions intéressées.

Dans le cas où tous les lots ne seraient pas adjugés, l'administration aura la faculté soit de traiter à l'amiable pour les lots non adjugés, soit de remettre en adjudication l'ensemble de l'entreprise ou les lots non adjugés, en les groupant, s'il y a lieu.

Art. 2. — Les sociétés d'ouvriers français, constituées dans

l'une des formes prévues par l'article 19 du Code de commerce ou par la loi du 24 juillet 1867, peuvent soumissionner, dans les conditions ci-après déterminées, les travaux ou fournitures faisant l'objet des adjudications de l'État.

Des marchés de gré à gré peuvent également être passés avec ces sociétés pour les travaux ou fournitures dont la dépense totale n'excède pas 20.000 francs.

Art. 3. — Pour être admis à soumissionner, soit par voie d'adjudication publique, soit par voie de marché de gré à gré, les entreprises de travaux publics ou de fournitures, les sociétés devront préalablement produire :

1° La liste nominative de leurs membres;

2° L'acte de société;

3° Des certificats de capacité délivrés aux gérants administrateurs ou autres associés spécialement délégués pour diriger l'exécution des travaux ou fournitures qui font l'objet du marché et assister aux opérations destinées à constater les quantités d'ouvrage effectué ou de fournitures livrées.

Les sociétés indiqueront, en outre, le nombre minimum de sociétaires qu'elles s'engagent à employer à l'exécution du marché.

En cas d'adjudication, les pièces justificatives, exigées par le présent article, seront produites dix jours au moins avant celui de l'adjudication.

Art. 4. — Les sociétés d'ouvriers sont dispensées de fournir un cautionnement, lorsque le montant prévu des travaux ou fournitures faisant l'objet du marché ne dépasse pas 50.000 francs.

Art. 5. — A égalité de rabais entre une soumission d'entrepreneur ou fournisseur et une soumission de société d'ouvriers, cette dernière sera préférée.

Dans le cas où plusieurs sociétés d'ouvriers offriraient le même rabais, il sera procédé à une réadjudication entre ces sociétés sur de nouvelles soumissions.

Si les sociétés se refusaient à faire de nouvelles offres, ou si les nouveaux rabais ne différaient pas, le sort en déciderait.

Art. 6. — Des acomptes sur les ouvrages exécutés ou les fournitures livrées sont payés tous les quinze jours aux sociétés d'ouvriers, sauf les retenues prévues par les cahiers des charges.

Art. 7. — Les sociétés d'ouvriers sont soumises aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux et fournitures par les différents départements ministériels, en tout ce qu'elles n'ont pas de contraire au présent décret.

Art. 8. — Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables aux marchés ou adjudications qui concernent des travaux

ou fournitures de la guerre et de la marine, lorsque l'application de ces dispositions paraîtra au Ministre préjudiciable aux intérêts du service.

. . . .

(N° 63)

[13 juin 1888]

Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession des voies ferrées à établir sur le quai de déchargement du port de Duclair, avec raccordement entre ces voies et la gare. (V. *Bull. du Min. des T. P.*, p. 597.)

Le Président de la République française,

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet l'établissement et l'exploitation des voies ferrées du quai sur la Seine, à Duclair, concédées à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et désignées ci-après, savoir :

A. Une voie de circulation se détachant de la voie unique de la ligne de Barentin à Caudebec, à la sortie de la gare de Duclair, immédiatement au delà du viaduc établi sur la rivière de Sainte-Austreberthe, traversant, sur une longueur de 300 mètres environ, des terrains appartenant à des particuliers, puis la route départementale n° 4, de Rouen à Saint-Romain, le terre-plein du quai, et se reliant par une aiguille à la première voie de manœuvre et de manutention.

B. Deux voies de manœuvre et de manutention sur le terre-plein du quai, reliées ensemble par une communication intermédiaire.

Le tracé de l'ensemble des voies ci-dessus sera conforme aux indications des lignes tracées en vert et en rouge au plan présenté par la compagnie, le 29 novembre 1886.

Ces voies seront affectées au service des marchandises ; la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Art. 2. — Les nouvelles voies pourront n'être établies que successivement dans la mesure déterminée par le ministre des travaux publics.

Les voies devront être posées et le service de l'exploitation devra y être établi dans le délai maximum d'un an, à partir de la notification de l'approbation des projets de détail.

Pour celles de ces voies qui doivent occuper sur le terre-plein du quai des emplacements non encore créés, ce délai d'un an courra à partir du jour où

les emplacements les concernant seront régulièrement livrés à la compagnie.

Art. 3 à 9 (du cahier des charges de Saint-Louis, *Annales*, 1888, p. 541).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 10 et 11 (*du type*).

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 12 à 16 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DES MARCHANDISES.

Art. 17. — Pour indemniser la compagnie des travaux qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, des prix de transport et des droits de péage qui sont fixés ci-après, sous réserves des modifications ultérieures prévues par l'article 19 du présent cahier des charges.

Tarif par tonne, quelle que soit la longueur du parcours, applicable aux marchandises de toute nature par wagon complet en provenance ou en destination du réseau de la compagnie de l'Ouest.

	Prix par 1.000 kil.
PREMIÈRE CATÉGORIE.	
Marchandises autres que celles qui sont dénommées dans la deuxième catégorie.	0f,60
DEUXIÈME CATÉGORIE.	
Ardoises. — Argile	0f,40
Betteraves. — Biscuit de mer. — Bitumes. — Bois de chauffage — Bois de charpente. — Bois de charronnage, de menuiserie et d'ébénisterie non façonnés. — Bois exotiques en billes ou bûches. — Bois de marine. — Bois de teinture. — Boues. — Brai. — Briques	
Cachou brut. — Carreaux de meule. — Carreaux en terre cuite. — Céruse. — Châtaignes. — Chaux. — Ciment. — Coke. — Colophane. Craie. — Cristaux de soude.	
Eau de mer. — Échalas. — Émeri. — Engrais. — Extraits tinctoriaux.	
Farines alimentaires. — Fécule de pomme de terre.	
Galipot. — Générateurs. — Goudron. — Graines. — Grains. — Granit.	
Houilles.	
Issues de grains	
Lignite. — Litharge. — Légumes secs..	
Marrons. — Matériaux pour la construction et l'entretien des chaussées. — Matières résineuses — Matières tinctoriales. — Meules. — Minium.	
Os bruts. — Osiers.	
Perches. — Pierres et produits de carrières. — Plâtres. — Poires à cidre. — Pommes à cidre. — Pommes de terre — Produits métallurgiques autres que les machines et les pièces de machines.	
Sable. — Scories. — Sels gemmes et marins. — Sel hydraté. — Sels de soude et de potasse. — Soufre brut. — Suie.	
Terres employées dans l'industrie. — Terre végétale. — Tourbe. — Tourteaux. — Tuiles et tuyaux	
Verre cassé. — Wagons à terrassements	

(*Le reste comme au type.*)

Art. 20 à 22 (*comme 27 à 29 du type*).

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 23 à 28 (*comme 30 à 35 du type*).

(N° 64)

[15 juin 1888]

Décret qui détermine les conditions dans lesquelles l'honorariat est conféré aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Le Président de la République française,

. . . .

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le titre d'inspecteur général honoraire ou d'ingénieur en chef honoraire ne pourra être conféré aux ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines admis à la retraite que sur la proposition de leurs supérieurs hiérarchiques et sur la présentation du comité spécial institué pour chaque corps par le décret du 18 février 1882.

Art. 2. — Toute proposition tendant à faire conférer à l'ingénieur le titre honorifique du grade supérieur devra être adressé au ministre des travaux publics dans le mois qui précédera ou dans le mois qui suivra la date à partir de laquelle l'ingénieur sera admis à la retraite.

Cette proposition sera renvoyée à l'examen du comité spécial du corps auquel l'ingénieur appartient.

Art. 3. — Dans le délai d'un mois à partir du jour du renvoi, le comité devra se réunir et faire connaître au ministre des travaux publics le résultat de sa délibération.

L'inspecteur général de la division sera prévenu du jour où le comité spécial se réunira et sera entendu, s'il le demande.

Art. 4. — Le comité exprimera un avis sur chacune des propositions dont il aura été saisi et dans la forme suivante :

Le comité spécial estime { qu'il y a lieu / qu'il n'y a pas lieu } de conférer à M. ingénieur { en chef / ordinaire } des { ponts et chaussées / mines } le brevet simplement honoraire du grade supérieur.

. . . .

(N° 65)

[26 juin 1888]

Passage d'eau sur la Seine, à Rouen. — Approbation du tarif.

Décret du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au troisième passage d'eau situé sur la Seine, à Rouen, de la Cale-au-Bois (R. D.) au nouveau quai de rive gauche, territoire de la commune de Petit-Quevilly.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage : les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau établi sur la Seine, à Rouen, de la Cale-au-Bois (R. D.) au nouveau quai de rive gauche, territoire de la commune de Petit-Quevilly.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne à pied, non chargée ou chargée d'un poids de dix kilogrammes au maximum.. . . . . 0f,10c

Supplément de taxe à payer pour une personne à pied, chargée d'un poids supérieur à dix kilogrammes (sans toutefois que le poids total de son chargement puisse excéder trente kilogrammes). 0,10

Nota. — Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Ne sont pas soumis à ce supplément de taxe les ouvriers porteurs d'outils manuels et d'instruments de travail d'un poids total compris entre dix et trente kilogrammes.

Les enfants de trois à sept ans payeront demi-tarif, soit. 0,05

Les enfants au-dessous de trois ans ne payeront rien, à la condition d'être portés par les personnes qui les accompagnent.

Il sera payé pour un chien. 0,05

Le fermier ne pourra passer ni être contraint à passer, lorsque la Seine charriera des glaces ni lorsque le vent et les grandes eaux seront assez considérables pour faire craindre des accidents ; il demeurera personnellement responsable de tout dommage et accident auxquels l'inexécution de cet article donnerait lieu.

Art. 2. — Exemptions d'usage :

(N° 66)

[29 juin 1888]

Établissement d'une avenue d'accès reliant à la route nationale n° 75 la gare de Saint-Maurice-en-Trièves (ligne de Grenoble à Gap).

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une avenue d'accès reliant directement à la route nationale n° 75 la gare de Saint-Maurice-en-Trièves (ligne de Grenoble à Gap), département de l'Isère, conformément aux dispositions du plan général présenté, le 18 septembre 1886, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 67)

[9 juillet 1888]

Décret portant institution d'une Caisse des retraites en faveur des agents et employés commissionnés de tous les services du réseau des Chemins de fer de l'État (V. *Bull. des Lois*, n° 1202, p. 757).

(N° 68)

[10 juillet 1888]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux publics, sur l'exercice 1888, *un Crédit à titre de Fonds de concours versés au*

Trésor par les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans, de l'Ouest et de l'Est, pour Études et Travaux des Chemins de fer exécutés par l'État (V. *Bull. des Lois*, n° 1185, p. 208).

(N° 69)

[25 juillet 1888]

Approbation du tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Salles, sur la Vienne (Vienne).

Décret du Président de la République française, portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au passage d'eau de Salles, sur la Vienne, au territoire de la commune de Millac (département de la Vienne).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, au terme du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Salles, sur la Vienne, au territoire de la commune de Millac.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne, chargée ou non chargée d'un poids au-dessous de cinq myriagrammes . . . . 0f ,05

Le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû, d'après le tarif, pour quatre personnes à pied, et, dans ce cas, il emploiera le bac ou un batelet à sa volonté.

Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de cinq myriagrammes . . . . 0 ,05

Pour chaque myriagramme excédant . . . . 0 ,02

Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Pour le passage d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise. 0 ,10

Pour le passage d'un cheval ou mulet chargé. . . . . 0 ,10

Pour le passage d'un cheval ou mulet non chargé. . . . . 0 ,05

Pour le passage d'un âne chargé ou d'une ânesse chargée. . . . . . 0 ,05

Pour le passage d'un âne non chargé ou d'une ânesse non chargée. . 0 ,05

Par cheval, mulet, vache ou âne employés au labour ou allant au pâturage. . . . . 0 ,05

Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente. 0f,10
Par veau ou porc . . . . 0 ,03
Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou dindons . . . . 0 ,02

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou dindons, seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, le droit sera diminué de moitié.

Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront. . 0 ,05

Le batelier ne pourra être contraint à passer isolément dans le bac les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de quarante centimes. . . . . 0 ,40

Pour le passage d'une voiture suspendue à deux roues et du cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux et le conducteur. . . . 0 ,25

Pour le passage d'une voiture suspendue à quatre roues, du cheval ou mulet et du conducteur. . . . . 0 ,35

Pour le passage d'une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets y compris le conducteur. . . . . 0 ,50

Les voyageurs paieront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied.

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur. . . . . 0 ,30

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, y compris le conducteur. . . . . 0 ,40

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets et le conducteur . . . . 0 ,50

Pour le passage d'une charrette à vide, le cheval et le conducteur. . 0 ,15

Pour le passage d'une charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs et le conducteur. . . . . 0 ,15

Pour le passage de la même charrette à vide, animaux et conducteur compris . . . . 0 ,10

Pour le passage d'une charrette chargée ou non chargée, attelée d'un âne ou d'une ânesse et le conducteur. . . . . 0 ,10

Pour le passage d'un chariot de roulage à quatre roues chargé, attelé d'un cheval et le conducteur . . . . 0 ,35

Pour le passage du même chariot chargé, attelé de deux chevaux et le conducteur . . . . 0 ,50

Pour le passage du même chariot chargé, attelé de trois chevaux et le conducteur. . . . . 0 ,75

Pour le passage du même chariot à vide, attelé d'un seul cheval et le conducteur . . . . 0 ,25

Il sera payé par chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus comme pour un cheval ou mulet

non chargé, et par âne et ânesse le droit fixé pour les ânes et ânesses non chargés.

Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément que lorsque le conducteur lui assurera au moins une recette de cinquante centimes. . . . . 0 ,5

Pendant le temps des hautes eaux, le fermier pourra exiger une surtaxe de moitié du prix ordinaire. Les eaux seront réputées hautes quand elles atteindront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur établi sur chaque rive, c'est-à-dire un point situé à soixante-quinze centimètres en contre-bas du point le plus haut d'un rocher servant à l'amarrage des bateaux de la rive gauche.

Le passage sera interdit quand les eaux surmonteront la partie peinte en rouge dudit poteau de hauteur, quand la rivière charriera des glaçons et dans le temps de débâcle. Le dessus de la partie peinte en rouge du poteau de hauteur correspond au point le plus élevé du rocher mentionné ci-dessus.

ART. 2. — Exemptions d'usage des droits de péage.

(N° 70)

[1er août 1888]

Décret qui autorise la Chambre de commerce de Caen à établir et à administrer un Service de remorquage à vapeur dans le port d'Oyestreham, à l'embouchure du canal de Caen à la mer.

Le Président de la République française :

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, la demande présentée par la chambre de commerce de Caen, à l'effet d'être autorisée à établir et à administrer un service de remorquage à vapeur dans le port d'Oyestreham, à l'embouchure du canal de Caen à la mer;

Vu les rapports des ingénieurs du service maritime du Calvados, en date des 17 novembre, 2 décembre 1885, 20 et 25 mai 1886, et 4-6 novembre 1886;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle cette demande a été soumise, notamment le procès verbal de la commission d'enquête, en date du 23 septembre 1886;

Vu les lettres du préfet du Calvados, des 4 décembre 1885, 25 mai 1886;

Vu l'avis du ministre du commerce et de l'industrie, en date du 2 février 1888;

Vu l'avis du ministre des finances, du 14 octobre 1887;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 11 mars, 17 juin 1886, 10 janvier 1887;

Vu le décret du 3 septembre 1851 (*), portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Caen est autorisée à établir et à administrer, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret, un service de remorquage à vapeur à l'embouchure du canal de Caen à la mer.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration du service de remorquage formeront des comptes et budgets spéciaux. Ces comptes et budgets comporteront en outre toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion de services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur l'avis conforme du ministre des travaux publics.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Caen est autorisée à établir et à administrer dans le port d'Oyestreham, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, se compose de bateaux remorqueurs à vapeur, destinés à faciliter l'entrée et la sortie des navires et leur circulation ou les manœuvres dans le port et au large du port, et des installations accessoires nécessaires au fonctionnement du service.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des remorqueurs est toujours facultatif pour le public, et il est

(*) *Bull. des lois*, n° 442.

subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à établir un service de remorquage, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — La chambre de commerce est tenue dès maintenant de mettre en service un remorqueur qui aura au moins 18 mètres de longueur de tête en tête et 2m,50 au plus de tirant d'eau en charge et qui sera pourvu d'un appareil propulseur dont la machine à vapeur pourra développer sur le piston un travail brut d'au moins 9.000 kilogrammètres par seconde.

Elle est tenue de munir ce bâtiment et les autres remorqueurs qu'elle serait ultérieurement autorisée à mettre en service :

1° De toutes les pièces de rechange nécessaires pour éviter tout chômage autre que ceux qui pourraient être occasionnés par des accidents de force majeure.

2° De tous les cordages et appareils nécesaires pour la remorque, et d'une quantité de cordage de rechange suffisante pour remplacer immédiatement les remorques qui casseraient.

Art. 4. — Le poste d'accostage des remorqueurs et l'emplacement des hangars annexes qui pourront être établis à proximité sur le terre-plein du quai pour emmagasiner le charbon et le matériel de rechange, sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets d'acquisition, d'exécution ou de modification des remorqueurs à employer, et des divers engins ou installations accessoires qu'exigerait l'exploitation du remorquage.

Ces projets doivent comprendre tous les plans, dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire et les dispositions du matériel.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaire pour que les bateaux remorqueurs ou les engins et installations accessoires satisfassent aux conditions de sécurité et autres d'une bonne exploitation.

Art. 6. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés, et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 7. — Les bateaux à vapeur et ouvrages divers établis par le permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auxquels ils sont destinés.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 8. — Le permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de stabilité, de solidité ou d'entretien de ses bateaux, constructions et engins.

Art. 9. — Tous les frais de premier établissement, de modification et d'entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc.

Art. 10. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 11. — Le permissionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique, en vue de l'établissement ou de l'entretien de son magasin du matériel sur le terre-plein des quais.

Ces travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la chaussée aux abords sera rétablie en bon état, par les soins du permissionnaire et à ses frais.

Art. 12. — Le permissionnaire n'est admis à élever contre l'administration aucune réclamation en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient pour ses divers bâtiments ou engins, soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage du chenal du port ou des quais et voies publiques.

Art. 13. — Le permissionnaire devra avoir mis en service le premier des remorqueurs qui font l'objet de la présente autorisation dans un délai de six mois.

Art. 14. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

A mesure que les travaux de premier établissement seront terminés, chaque remorqueur ou chaque engin et installation accessoire fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Art. 15. — Lorsque le nombre des remorqueurs ne sera plus suffisant pour les besoins du commerce, la chambre de commerce sera tenue de l'augmenter par l'établissement et la mise en service de remorqueurs nouveaux dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port par les ministres des

travaux publics et du commerce et de l'industrie, d'accord avec la chambre de commerce, ou à, défaut de cet accord, par un décret rendu en Conseil d'État, après enquête, sur le rapport des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie.

TITRE III.

EXPLOITATION.

Art. 16. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans la police de la circulation des navires aux abords du port ou dans le port.

Art. 17. — Les remorqueurs sont mis à la disposition des navires suivant un ordre déterminé, conformément aux règlements de détails prévus aux articles 20 et 21 ci-après.

Les demandes sont inscrites dans l'ordre et la date de leur production, sur des registres à souche tenus par les soins du permissionnaire.

Ces registres sont communiqués sans déplacement à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Les bateaux de pêche autres que ceux armés à la grande pêche ne seront admis à se servir de remorqueur que lorsqu'il sera possible de le faire sans nuire au remorquage des autres navires qui auront toujours la priorité sur eux.

Art. 18. — Le permissionnaire devra tenir constamment dans l'avant-port d'Oyestreham, équipé, chauffé et prêt à prendre la mer, de jour et de nuit, dès qu'il sera à flot, un remorqueur satisfaisant aux conditions de dimensions et de puissance définies par l'article 3 ci-dessus.

A moins de force majeure, ce remorqueur devra fonctionner tant que la hauteur de la marée et l'état de la mer le permettront pour le service des navires qui le demandent, dans les conditions déterminées par les règlements de détail définis aux articles 20 et 21.

Art. 19. — Ceux qui feront usage des remorqueurs du permissionnaire doivent se conformer, pour l'établissement des remorques et pour la conduite des navires remorqués, aux injonctions que le capitaine du remorqueur aura qualité pour leur donner, en exécution des règlements de détail prévus à l'article 21.

Art. 20. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des remorqueurs et engins accessoires.

Il est tenu de déplacer momentanément ses remorqueurs et engins, qu'ils soient ou non en service, toutes les fois qu'il en est requis, soit par les officiers de port pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs du port pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Les manœuvres et déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des officiers de port et des ingénieurs; faute de quoi, lesdits agents sont person-

nellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs, aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civilement responsable.

Art. 21. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage des remorqueurs et engins, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Art. 22. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui l'exploitation de tout ou partie de son service de remorquage et la perception des taxes fixées par le tarif; mais, dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 23. — L'exploitation des remorqueurs ou engins est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 24. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses remorqueurs et engins, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 25. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service du remorqueur défini à l'article 3, indépendamment du droit de tonnage établi par le décret du 21 septembre 1888, sont les suivantes :

Droits perçus tant à l'entrée qu'à la sortie.

Remorquage entre l'écluse d'Oyestreham et un point quelconque situé à 3 milles environ de la tête des jetées et réciproquement.

1. Pour les navires chargés, par tonneau de jauge.	0f,60
2. En outre, par tonne de 1.000 kilogrammes de marchandises autres que les bois.	0 ,10
3. Pour les navires sur lest, par tonneau de jauge.	0 ,20

Le minimum de la perception des droits d'usage sera :

1° A l'entrée :	
4. Un seul navire.	30 ,00
5. Deux navires ensemble.	40 ,00
6. Trois ou plusieurs navires ensemble.	50 ,00
2° A la sortie :	
7. Un seul navire.	15 ,00
8. Deux navires ensemble	20 ,00
9. Trois ou plusieurs navires ensemble.	25 ,00

10. Lorsque deux ou plusieurs navires seront remorqués ensemble, chacun d'eux participera au minimum à payer proportionnellement à sa jauge

11. Les bâtiments de marine militaire payeront les droits d'usage comme les navires du commerce.

12. Les droits d'usage pour les bateaux de pêche autres que ceux servant à la grande pêche seront réduits de moitié; toutefois les minima indiqués ci-dessus leur seront appliqués sans réduction; mais quand la remorque comprendra des navires ne rentrant pas dans cette catégorie, la majoration de taxe résultant du jeu des minima portera exclusivement sur ces derniers.

13. Un capitaine de navire qui, s'étant fait inscrire pour prendre son tour de remorque, renoncera, pour un motif quelconque, à en profiter, payera à la chambre de commerce, à titre d'indemnité, une somme égale au quart du droit d'usage calculé d'après le tonnage de son bâtiment; l'indemnité serait égale à la moitié du même droit, s'il avait attendu que le remorqueur eût déjà chauffé pour faire connaître qu'il ne s'en servira pas.

14. La fourniture des remorques est comprise dans les prix fixés au tarif précédent.

Les capitaines des navires sortants remorqués auront de plus le droit de renvoyer les pilotes à bord des remorqueurs et sans frais.

Art. 26. — Les services autres que le remorquage, rendus à la mer, dans le chenal ou dans les bassins, donneront lieu à la perception d'une rémunération spéciale dont les tarifs devront être établis, conformément à l'art. 35 ci-après.

Art. 27. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Art. 28. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par le tarif maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Art. 29. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible du poste d'accostage des remorqueurs et aux endroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté, à toute réquisition, aux ingénieurs du port, qui en contrôlent la tenue.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 30. — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret auquel est annexé le présent cahier des charges ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice ni d'aucune perte.

Art. 31. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 25 peuvent être revisés, soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière durant la première période quinquennale, à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en un abaissement de tarifs maxima accepté par le permissionnaire est approuvée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre du commerce et de l'industrie.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en Conseil d'État.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui avaient été mises en vigueur en vertu de l'article 28.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima, qui auraient été antérieurement établies, ne continuent en conséquence à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 32. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des remorqueurs, de leur armement, du matériel accessoire et des ouvrages à terre;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, de l'armement des remorqueurs et du matériel accessoire;

3° A concourir au payement des dépenses de premier établissement;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner son outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet des emprunts par lui contractés pour des dépenses de premier établissement, le permissionnaire ne peut, sans l'autorisation des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, prélever annuellement sur le produit des taxes une somme supérieure à dix mille francs pour la constitution du fonds de réserve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'indus-

trie. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés en l'article 30. Il doit, pour en disposer, obtenir dans chaque cas l'assentiment préalable des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice à raison de faits relatifs à son administration.

Art. 33. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 30, 31 et 32 ci-dessus, et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois de chaque année, le projet de budget spécial de l'année suivante, et le compte spécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Art. 34. — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnée en exécution de l'article 40 ci-après, il sera pourvu par décret délibéré en Conseil d'État, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 35. — En dehors des tarifs fixés au titre IV, le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires, non prévus au présent cahier des charges, dont le permissionnaire viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 36. — La durée de l'autorisation est fixée à vingt ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 37. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en Conseil d'État sur le rapport du ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Art. 38. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation ou à l'expiration de la vingtième année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les remorqueurs et engins et de leurs agrès et accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers ou immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de

toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des remorqueurs et qui ne feraient pas partie de leur armement, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Art. 39. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au permissionnaire, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 40. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer, soit momentanément, soit définitivement, une partie ou la totalité de ses engins de remorquage et installations accessoires, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, effectuer les suppressions ou les modifications ordonnées.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans un délai d'un mois à dater de la réquisition, il sera procédé, d'office et à ses frais, à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

Art. 41. — Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas à la suppression partielle ou au déplacement des tuyaux de conduite d'eau et de gaz posés sous le sol du domaine public, et en général des ouvrages fixes accessoires qui peuvent être démontés et reposés sur un autre emplacement.

Il suffit que le préfet ordonne, sur l'avis de l'ingénieur en chef du service maritime, la suppression et le déplacement de tel groupe déterminé de ces ouvrages pour que le permissionnaire soit tenu d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité, dans les délais prescrits, faute de quoi l'administration procède d'office à l'exécution aux frais du permissionnaire.

Il en est de même pour les déplacements définitifs des remorqueurs et engins mobiles sur le domaine public, qu'il serait reconnu utile par le préfet d'exclure d'un quai déterminé.

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 42. — La chambre de commerce aura un bureau à Oyestreham, situé à proximité des quais; elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui se tiendra en permanence dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir, en son nom, toutes les notifications administratives.

Art. 43. — Le permissionnaire est tenu de mettre son personnel et son matériel à la disposition de l'administration, sur simple demande de l'ingénieur du port pour assurer le service des phares et balises, ainsi que la surveillance, l'entretien et l'extension des ouvrages de la rade.

Ces services devront être assurés avant tous autres. Le ministre des travaux publics en fixera la rémunération, la chambre de commerce entendue.

Le permissionnaire pourra également être requis par les officiers de port d'exécuter, pour le compte de qui de droit, les manœuvres nécessaires pour faire déplacer d'office les navires suivant les besoins de l'exploitation.

Ces manœuvres sont ordonnées verbalement aux agents du permissionnaire qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions qui leur sont faites.

Art. 44. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis les hangars prévus à l'article 4, une redevance annuelle d'un franc, qui courra de la date du décret de concession et sera versée d'avance au 1er janvier de chaque année entre les mains du receveur des domaines à la Délivrande.

Cette redevance pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 45. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 1er août 1888.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : D. Montaud.

(N° 71)

[1er août 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de Tramways entre Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé (V. *Bull. du Min. des Tr. p.*, p. 107).

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1888, le 10 avril,

Entre le préfet du département d'Ille-et-Vilaine, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les tramways ;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette dernière loi ;

4° De la délibération du conseil général en date du 11 février 1888 et sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part ;

Et Mme veuve *L. Wilmart*, Mlle *Marie Wilmart*, M. *Jules Wilmart*, M. *Paul Wilmart*, demeurant à Bruxelles, chaussée de Charleroi, n° 155.

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département d'Ille-et-Vilaine s'engage à rétrocéder à Mme veuve *L. Wilmart*, Mlle *Marie Wilmart*, M. *Jules Wilmart*, M. *Paul Wilmart*, pour une durée égale à la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramways à traction de locomotives destinée au transport des voyageurs et bagages entre Saint-Servan, Saint-Malo, Saint-Servan-Paramé, Saint-Malo-Paramé.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — Les rétrocessionnaires seront assujettis envers le département d'Ille-et-Vilaine à toutes les obligations qui sont imposées à ce département lui-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'ils sont subrogés aux avantages résultant pour le département de ce même cahier des charges.

Art. 3. — Pour garantir l'exécution de leur engagement, les rétrocessionnaires verseront à la caisse du trésorier-payeur général, pour le compte du département, un cautionnement de 40.000 francs en numéraires ou rentes sur l'État.

Les 3/5 en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Un quatrième remboursement de 4.000 francs aura lieu à la fin des travaux.

La somme complémentaire, 12.000 francs, ne sera remboursée qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Les rétrocessionnaires ne pourront céder à des tiers, sans l'autorisation du département, l'établissement ou l'exploitation en tout ou en partie du réseau de tramways faisant l'objet du traité, sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880 (*).

Art. 5. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les rétrocessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 6. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges précité, il a été dérogé au type réglementaire approuvé le 6 août 1881 (**) pour les articles ou portions d'articles indiqués ci-après, savoir :

Les articles 24, 29, 30 et 36 sont modifiés;

Les articles 25, 26, 27, 31, 32 et 34 sont supprimés.

Art. 7. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la conces-

(*) V. *Ann.* 1880, p. 870.
(**) V. *Ann.* 1882, p. 292.

sion ainsi que du présent traité de rétrocession seront supportés par les rétrocessionnaires.

Fait et signé, en triple expédition, à Rennes, le 10 avril 1888, par le préfet d'Ille-et-Vilaine, pour le compte du département, d'une part, et par le concessionnaire, d'autre part.

Approuvé l'écriture :
Le préfet d'Ille-et-Vilaine,
Signé : De Brancion.

Approuvé l'écriture :
Le concessionnaire,
Par procuration :
Signé : Jules Wilmart.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au service exclusif des voyageurs et bagages.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de la mairie de Saint-Servan et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Place de l'Hôtel-de-Ville, rue Laurent, rue Protêt, quai du Val, Nouveau-Boulevard, route nationale n° 137, rue Rocabey, chaussée du Sillon, porte Saint-Vincent, quai Saint-Vincent, quai Saint-Louis et porte de Dinan.

Une seconde ligne se raccordant à celle ci-dessus mentionnée, à la rue Rocabey, empruntera la chaussée du Sillon, le boulevard Châteaubriand, le boulevard Rochebonne, la route nationale n° 137, pour aboutir devant l'ancienne église de Paramé.

Ces deux lignes seront raccordées entre elles sur la chaussée du Sillon.

En attendant l'achèvement de la voie publique en construction à Saint-Servan, entre le quai du Val et le Grand-Talard, le concessionnaire sera tenu d'exécuter, au lieu du tracé définitif ABC (plan général n° 2 du dossier de l'enquête de Saint-Malo), le tracé provisoire ADC du même plan.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau entier soit livré à l'exploitation dans le délai d'un an et demi à partir de la notification du décret de concession.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres.

Ce minimum ne sera jamais atteint dans les parties où les déclivités du profil en long seront supérieures à 0m,02 par mètre.

Le maximum des déclivités est fixé à 0m,045 par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails seront compris dans un pavage pour les chaussées pavées et dans un empierrement pour les chaussées empierrées de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails et à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage et cet empierrement.

Les chaussées pavées et empierrées de la voie publique seront d'ailleurs conservées ou établies avec des dimensions telles, qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierres cassées de 1m,80 de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 0m,03 par

mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 0^m,30 de largeur. Un intervalle libre de 0^m,30 au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1^m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails, qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 6. Le maximum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

A) Pour un trottoir, 1^m,10;

B) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2^m,60;

2° Quand on supprime le stationnement, 0^m,30.

Aux traversées à niveau des voies de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, il ne sera pratiqué aucune entaille dans les rails de ces voies.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par les fournitures de matériaux neufs, de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire, afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses.

Art. 11. — Le nombre et l'emplacement des stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

Il est toutefois entendu que, dès à présent, il sera établi des stations et des haltes pour le service des voyageurs et des bagages suivant les indications ci-après :

Halte à Paramé (bourg);

Station au bas du boulevard Rochebonne;

Halte devant le casino;

Halte devant la caserne Rocabey;
Station porte Saint-Vincent;
Halte porte de Dinan;
Station devant la gare;
Halte place de la Mairie (Saint-Servan).

Il est de plus entendu que le concessionnaire aura le droit de prendre ou de laisser des voyageurs sur tous les autres points du parcours.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage et l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie ainsi que les zones de 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Ces travaux d'entretien seront exécutés par le personnel du concessionnaire.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus. Il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui seront faits tous les jours, dans chaque sens, entre 7 heures du matin et 8 heures du soir pendant l'été, et entre 8 heures du matin et 6 heures du soir pendant l'hiver, est fixé comme suit :

Sur la ligne de Saint-Malo à Paramé :
Pendant l'été, 24 voyages;
Pendant l'hiver, 10 voyages;
Sur la ligne de Saint-Servan à Paramé :
Pendant l'été, 12 voyages;
Pendant l'hiver, 10 voyages;
Sur la ligne de Saint-Malo à Saint-Servan :
Pendant l'été, 8 voyages;
Pendant l'hiver, 8 voyages.

La période d'été comprendra les mois de juillet, août et septembre.

Art. 15. — Les trains se composeront, au maximum, de 1 locomotive, 3 voitures et un fourgon, et leur longueur totale ne dépassera pas 28 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure; elle ne dépassera pas 10 kilomètres à l'heure dans les traverses.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges sera de soixante-quinze ans à partir de la date du décret de concession.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent.

Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières, les clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'État aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'État.

L'État sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si l'État le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ses approvisionnements de la même manière.

Toutefois l'État ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — Dans le cas où le gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — L'État aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective du réseau entier, ou, au plus tard, à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par l'État après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire

pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieure au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphe de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire, dans tous les cas, par l'État.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et des chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourrà la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et lui restera acquise.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance.

Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition qu'il en remplira exactement les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION des SECTIONS PARCOURUES	TARIF PAR VOYAGEUR					
	PREMIÈRE CLASSE			DEUXIÈME CLASSE		
	Prix de péage	Prix de transport	Totaux	Prix de péage	Prix de transport	Totaux
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
De la mairie de Saint-Servan à la gare	0,167	0,083	0,25	0,100	0,050	0,15
De la mairie de Saint-Servan au boulevard Rochebonne	0,234	0,116	0,35	0,134	0,066	0,20
De la mairie de Saint-Servan à Paramé (bourg)	0 334	0,166	0,50	0,200	0,100	0,30
De la gare au boulevard Rochebonne	0,167	0,083	0,25	0,100	0,050	0,15
De la gare à Paramé (bourg)	0,267	0,133	0,40	0,167	0,083	0,25
Du boulevard Rochebonne à Paramé (bourg)	0,100	0,050	0,15	0,067	0,033	0,10
Porte de Dinan à porte Saint-Vincent	0,100	0,050	0,15	0,067	0,033	0,10
Porte de Dinan au boulevard Rochebonne	0,334	0,166	0,50	0,200	0,100	0,30
Porte de Dinan à Paramé (bourg)	0,434	0,216	0,65	0,267	0,133	0,40
Porte Saint-Vincent au boulevard Rochebonne	0,234	0,116	0,35	0,134	0,066	0,20
Porte Saint-Vincent à Paramé (bourg)	0 334	0,166	0,50	0,200	0 100	0,30
Porte de Dinan à la gare	0,267	0,133	0,40	0,167	0,083	0,25
Porte de Dinan à la mairie Saint-Servan	0,334	0,166	0,50	0,200	0,100	0,30
Porte Saint-Vincent à la gare	0,167	0,083	0,25	0,100	0,050	0,15
Porte Saint-Vincent à la mairie Saint-Servan	0,234	0,116	0,35	0,134	0.066	0,20

Les enfants au-dessous de cinq ans, tenus sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement ; au-dessus de cet âge, ils payeront place entière.

Les places de plate-forme des voitures de première classe sont assimilées, pour les prix, aux places de première classe.

Les places de plate-forme de seconde classe seront assimilées, pour les prix, aux places de seconde classe.

Pour les voitures mixtes, il y aura une plate-forme de première classe et une de seconde classe.

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Art. 24. — Il sera perçu un droit de 25 centimes par colis, quelle que soit la distance, et dont le poids ne sera pas supérieur à 100 kilogrammes.

Tout voyageur pourra transporter gratuitement des bagages ou colis susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement.

Art. 25. — (Néant.)

Art. 26. — (Néant.)

Art. 27. — (Néant.)

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et bagages.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs et bagages qui lui seront confiés.

Art 30. — Le concessionnaire ne se charge pas de la remise à domicile des bagages ; ceux-ci seront expédiés et mis dans les stations à la disposition du destinataire le jour même, s'ils ont été déposés avant deux heures de l'après-midi et, le lendemain, s'ils ont été déposés après deux heures.

Art. 31. — (Néant.)

Art. 32. — (Néant).

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 42 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le tramway.

Article 34. — (Néant.)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures des voyageurs.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste, escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

En cas d'incendie, les pompiers en uniforme seront transportés gratuitement vers le lieu du sinistre.

Il est bien entendu que cette clause ne s'applique qu'aux heures réglementaires du service de l'exploitation.

Cette immunité s'étendra, dans les mêmes circonstances, aux militaires qui se rendront sur les lieux des sinistres, sous la conduite de leurs chefs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 30 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le 1er janvier qui suivra le décret de concession, à la caisse du trésorier-payeur général du département d'Ille-et-Vilaine.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 40.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les 3/5 en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Un quatrième remboursement de 4.000 francs aura lieu à la fin des travaux.

La somme complémentaire de 12.000 francs ne sera remboursée qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Saint-Malo.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Saint-Malo.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugés administrativement par le conseil de préfecture du département d'Ille-et-Vilaine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Accepté par le rétrocessionnaire et par le préfet.

Le Rétrocessionnaire,
Par procuration :
Signé . JULES WILMART.

Le Préfet,
Signé : DE BRACION.

Approuvé :
Le Ministre des travaux publics,
Signé : D. MONTAUD.

(N° 72)

[1er août 1888]

Décret qui approuve la convention passée entre le ministre des

travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession des voies ferrées destinées à desservir les quais du port du Boucau, sur l'Adour.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée passée entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession des voies ferrées tant établies qu'à établir sur les quais de l'Adour, pour desservir le port du Boucau.

Cette convention, ainsi que le cahier des charges destiné à régir l'entreprise, resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement des voies projetées, telles qu'elles sont indiquées en rouge et en vert sur le plan d'ensemble joint au procès-verbal de conférence, en date du 11 décembre 1886, annexé au présent décret.

CONVENTION.

Entre :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, ladite compagnie représentée par M. *d'Eichthal*, président de son conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 18 décembre 1885,

D'autre part;

A été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui accepte cette concession, les voies ferrées destinées au transport, sur les quais de l'Adour, au Boucau, soit à bras, soit à l'aide de locomotives ou de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, des marchandises en provenance ou à destination de la gare des marchandises de la compagnie du Midi, au Boucau, après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux des voies à établir successivement dans la mesure déterminée par le ministre des travaux publics feront l'objet d'un projet présenté par la compagnie et soumis à l'approbation du ministre, pour la dépense en être imputée au titre des travaux complémentaires prévus par le 1° de l'article 13 de la convention approuvée le 20 novembre 1883. Quant aux recettes et aux dépenses d'entretien et d'exploitation, elles seront portées au compte unique de l'exploitation prévu par l'article 10 de la convention précitée.

Art. 3. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait triple à Paris, le 30 juin 1888.

Approuvé l'écriture :
Signé : AD. D'EICHTHAL.

Approuvé l'écriture :
Le Ministre des travaux publics,
Signé : D. MONTAUD.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet l'établissement, le maintien, l'extension et l'exploitation des voies ferrées des quais de l'Adour, au Boucau, concédées à la compagnie des chemins de fer du Midi, désignées ci-après, savoir :

1° Les voies dont l'exécution a été précédemment autorisée;

2° La voie à établir en prolongement de l'une de ces voies.

Le tracé de l'ensemble des voies ci-dessus sera conforme aux indications des lignes tracées en rouge et en vert sur le plan d'ensemble joint au procès-verbal de conférence, en date du 11 décembre 1886.

Ces voies seront affectées au service des marchandises; la traction y sera faite soit à bras, soit à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Art. 2. — Les travaux des voies nouvelles seront commencés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret approbatif du projet. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que les voies puissent être livrées à l'exploitation deux mois plus tard

Art. 3. — En cours d'exécution et pendant toute la durée de la concession, la compagnie aura la faculté de proposer des modifications ou additions aux dispositions de détail adoptées. Ces modifications ou additions ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, après avoir entendu la compagnie, les modifications de détail dont l'expérience ferait connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 4. — Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à

moins d'une autorisation de l'administration. Il en sera de même pour les aiguilles, plaques tournantes et autres accessoires.

Des contre-rails devront être établis sur tous les points où ils seront reconnus nécessaires par l'administration.

Art. 5. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ces travaux l'obligeraient à modifier.

Un passage de six mètres pour la circulation des voitures sera réservé le long de la double voie.

Art. 6. — La démolition de la chaussée et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Art. 7. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement de la chaussée sera couvert par des fournitures de matériaux de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans ladite chaussée.

Les vieux matériaux provenant de l'ancienne chaussée remaniée ou refaite à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition de la compagnie.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées, ainsi que leurs accessoires, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 8. — Les travaux d'établissement seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

On devra observer, pour l'éclairage et la garde des chantiers, les règles ordinaires de la voirie.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais de la compagnie, après mise en demeure par le préfet du département, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers.

Le montant des avances faites pour travaux exécutés d'office sera recouvré au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 9. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception par les ingénieurs chargés du contrôle, de concert avec ceux des autres services intéressés. Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des voies dont il s'agit.

Après cette autorisation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de voies.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 10. — Les voies ferrées et leurs accessoires devront être entretenus constamment en bon état, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre tant pour les wagons circulant sur les rails que pour les voitures qui les franchissent et pour le public.

Cet entretien comprendra non seulement la surface comprise entre les rails, mais encore à droite et à gauche une largeur de 0m,50 comptée à partir du bord extérieur des rails.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones indiquées ci-dessus, il devra être pourvu, par la compagnie, à l'entretien de ces parties pendant six mois à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains, lorsqu'ils auront été modifiés du fait de la pose des voies.

Art. 11. — L'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler, la compagnie entendue, la circulation soit de jour, soit de nuit, ainsi que le stationnement des wagons et des machines.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 12. — La concession des voies ferrées mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges prendra fin de plein droit avec celle de l'ensemble des lignes concédées à la compagnie des chemins de fer du Midi, au terme légal assigné à cette dernière concession.

Elle expirera également en même temps que cette concession si l'État use de la faculté de rachat qu'il s'est réservé par l'article 37 du cahier des charges qui la régit.

Art. 13. — A l'époque prévue par le premier alinéa de l'article précédent et par le seul fait de l'expiration de plein droit de la concession, l'État sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur les voies ferrées et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état les voies ferrées et leurs dépendances.

Les dispositions qui précèdent ne seront applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que ces voies doivent être maintenues en tout ou en partie.

Dans le cas où il déciderait, au contraire, qu'elles doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies à supprimer seront enlevées, et les lieux seront

remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la compagnie, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 14. — A toute époque, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession, conformément au paragraphe 3 de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880. Dans ce cas, l'indemnité due à la compagnie sera liquidée comme il est dit au dernier alinéa dudit article 6.

Dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article 12 ci-dessus, il n'y aura pas lieu à la fixation d'une indemnité spéciale.

Art. 15. — A toute époque, le Gouvernement aura la faculté de modifier ou de supprimer une partie du tracé des voies, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête. Dans ce cas, le retrait de la concession sera opéré dans les formes suivies pour la concession elle-même, et la compagnie sera indemnisée comme en matière de rachat de la concession, suivant les dispositions de l'article 14 qui précède.

Art. 16. — Faute par la compagnie d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés à l'article 2, faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle pourra être déclarée déchue de la concession.

Dans ce cas, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans leur état primitif par les soins et aux frais de la compagnie, si mieux n'aime le gouvernement conserver les travaux déjà exécutés et en payer la valeur à la compagnie sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts.

Les dispositions du présent article ne seront pas applicables à la compagnie si le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviennent d'un cas de force majeure dûment constaté ou de faits indépendants de la volonté de la compagnie.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DES MARCHANDISES.

Art. 17. — Le transport dans toute l'étendue des voies posées et à poser sur les quais de l'Adour, au Boucau, sera fait gratuitement par la compagnie pour les expéditions en provenance de ces voies et pour les arrivages à destination du Boucau, dont le camionnage sur lesdites voies aura été expressément demandé par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition.

Il donnera lieu à la perception d'une taxe indivisible d'un franc par tonne, lorsqu'il sera demandé, après arrivage, par le destinataire.

Dans tous les cas, la compagnie ne sera tenue d'opérer le transport sur les voies des quais du Boucau que des marchandises par wagons complets. Elle ne devra, en outre, conduire les wagons chargés ou à charger dans ces conditions que jusqu'au point des voies des quais accessibles par aiguilles le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener ces wagons soit sur les voies non accessibles par aiguilles, soit successivement, dans la même journée, à portée des mêmes points ou des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne seront pas à la charge de la compagnie, et seront faits par

les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

Le chargement ou le déchargement sur les quais sera effectué par la compagnie, l'expéditeur ou le destinataire, suivant qu'aux termes des tarifs appliqués sur le chemin de fer, cette manutention est à la charge de la compagnie ou doit être effectuée par l'expéditeur ou le destinataire. En conséquence, la compagnie percevra intégralement, pour le transport sur le chemin de fer, les taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables à ce transport, ainsi que les frais de gare, de chargement, de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, comme si la marchandise était en provenance ou à destination de la gare du Boucau elle-même.

Les opérations de chargement et de déchargement pourront être effectuées de nuit, mais seulement quand elles s'appliqueront à des marchandises dont la manutention peut incomber à l'expéditeur ou au destinataire, le service de la compagnie restant limité aux heures d'ouverture et de fermeture des gares fixées par l'article 13 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, et autres arrêtés à intervenir, sauf en ce qui concerne la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 18. — Le transport sur les voies des quais des masses indivisibles pesant de 3.000 à 10.000 kilogrammes sera soumis aux conditions en vigueur sur l'ensemble du réseau exploité par la compagnie du Midi.

Art. 19. — Toutes les propositions de la compagnie relatives aux tarifs concernant l'exploitation des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges seront soumises à l'homologation du ministre des travaux publics dans les mêmes conditions que les tarifs de transport sur les chemins de fer du Midi

La perception des taxes, lorsqu'il y aura lieu, devra être faite indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 20. — Les délais de transport, tels qu'ils sont ou seront réglés pour les transports sur les chemins de fer du Midi, soit par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 ou par tous autres arrêtés à intervenir en remplacement de ce dernier arrêté, soit par les conditions d'application des tarifs spéciaux en vigueur sur le chemin de fer, sont augmentés de 24 heures pour toutes les marchandises en provenance ou à destination des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges.

Art. 21. — En cas d'encombrement desdites voies, les délais stipulés à l'article 20 peuvent être augmentés, sur la demande de la compagnie et l'avis de l'ingénieur en chef du contrôle, par un arrêté préfectoral affiché dans la commune du Boucau.

Art. 22. — Pour les marchandises en provenance des voies ferrées des quais du Boucau, la constatation du poids aura lieu en gare du Boucau, à moins que l'expéditeur ne fournisse des moyens de pesage convenables sur le point de chargement.

Art. 23. — Si le destinataire demande la livraison sur les voies des quais de marchandises pour lesquelles le transport sur lesdites voies n'aurait pas été stipulé par l'expéditeur, ce transport sera taxé conformément aux articles 17 et 18 ci-dessus.

De plus, si le déchargement de la marchandise en gare était effectué au moment où parviendra au chef de gare la demande de livraison sur les quais, le destinataire devra payer, outre les frais du déchargement effectué, les frais d'un nouveau chargement, et, s'il y a lieu, ceux du déchargement sur les quais.

Dans tous les cas, la compagnie ne sera tenue de conduire le wagon sur ces quais que le lendemain du jour de la réception de la demande du destinataire. Ce délai sera augmenté d'un jour si, au moment de cette réception, la marchandise était déjà déchargée en gare.

Les droits de magasinage et de stationnement stipulés par le tarif annuel des frais accessoires seront, en outre, dus par le destinataire jusqu'au moment de l'envoi de la marchandise sur les quais dans les délais ci-dessus fixés.

Art. 24. — Les conditions auxquelles la compagnie sera tenue d'effectuer la livraison sur les quais, des wagons à charger par l'expéditeur ou à décharger par le destinataire, seront réglées par arrêté du ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Art. 25. — La compagnie s'engage à exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des marchandises qui lui seront confiées; elle sera tenue à cet effet de fournir le nombre de wagons, de chevaux ou de machines locomotives réclamés par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration.

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 26. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la compagnie pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées ou à leurs accessoires occasionnés par le roulage ordinaire ;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire.

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter soit des mesures d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies et les particuliers dûment autorisés;

Enfin, toutes circonstances résultant du libre usage de la voie publique.

Les indemnités qui seraient dues à des tiers pour tous dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation des voies ferrées et imputables à la faute ou à la négligence de la compagnie seront à sa charge.

En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique ou sur le port, la compagnie pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ses voies.

Art. 27. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément

du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 28. — L'administration se réserve le droit d'autoriser, la compagnie entendue, des prolongements ou embranchements faisant suite aux voies de la compagnie ou y aboutissant, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

L'exploitation de ces prolongements ou embranchements sera à la charge de leur propriétaire et n'incombera pas à la compagnie dont le service se bornera à transporter aux prix homologués, en vertu du présent cahier des charges, les marchandises en provenance ou à destination du chemin de fer jusqu'à ou depuis l'origine sur les voies des quais de ces prolongements ou embranchements.

Elle percevra, en outre, pour la location de son matériel en circulation sur lesdits prolongements ou embranchements, $0^f,12$ par tonne pour le premier kilomètre, et $0^f,04$ pour tout autre kilomètre en sus du premier, avec un minimum de tonnage de 5.000 kilogrammes.

Les wagons devront être restitués à la compagnie à l'origine de l'embranchement, avant six heures du soir, le jour même où ils auront été livrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant huit heures du matin. Passé ce délai, il sera dû, par journée indivisible de 24 heures et par wagon non restitué, les droits de stationnement édictés par l'arrêté ministériel qui règle annuellement les tarifs des frais accessoires.

Dans le cas de difficultés pour l'exécution du présent article entre la compagnie et les propriétaires de prolongements ou d'embranchements, l'administration statuera sur ces difficultés.

Art. 29. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 30. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent cahier des charges seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Approuvé l'écriture :
Signé : AD. D'EICHTHAL.

Approuvé l'écriture :
Le Ministre des travaux publics,
Signé : D. MONTAUD.

(N° 73)

[1er août 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre Saint-Fons et Venissieux (département du Rhône). (V. *Bulletin du Min. des Tr. p.*, p. 105.)

. . . .

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics agissant au nom de l'État sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et le département du Rhône, représenté par M. le préfet du Rhône, agissant en vertu de la délibération de la commission départementale, en date du 3 décembre 1887, qui avait reçu délégation à ce sujet par le conseil général, dans sa séance du 21 septembre 1887.

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, concède au département du Rhône, qui l'accepte, le prolongement jusqu'à Venissieux, du tramway de Lyon à Saint-Fons à exploiter par moteur mécanique, pour le transport des voyageurs et accessoirement des messageries.

Ce prolongement partira de la route nationale n° 7, à Saint-Fons, au droit de la ligne mitoyenne, entre les propriétés *Mottard* (*Eugène*) et *Rostaing*, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 7;

Chemin vicinal n° 9, du Port-de-Pierre-Bénite à Venissieux ;

Chemin d'intérêt commun n° 7, de la Guillotière à Marennes;

Place de Venissieux.

La présente concession est faite dans les conditions générales déterminées par le cahier des charges annexé au décret du 11 décembre 1887 (*), relatif au tramway de Lyon à Saint-Fons, sous la réserve des clauses et conditions générales suivantes :

a. — Délais d'exécution (article 3).

Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de dix jours à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un mois à partir de la même date.

Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à la circulation dix mois après la date du décret déclaratif d'utilité publique.

b. — Entretien (article 12).

La subvention prévue au deuxième paragraphe de l'article 12 sera payée seulement pour les surfaces dépendant de la route nationale n° 7 qui seront entretenues aux frais du concessionnaire.

c. — Durée de la concession (article 16).

La durée de la concession prendra fin en même temps que celle de la ligne de Lyon à Saint-Fons.

(*) V. *Ann.*, 1888, p. 527.

d. — Tarifs des droits a percevoir (article 23).

Par suite de l'adjonction d'une nouvelle section, les droits de péage et les prix de transport pour l'ensemble de la ligne seront les suivants :

DISTANCES entre les sections	SECTIONS	DISTANCES de Lyon	PARCOURS	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux	CLASSES
DIVISION DE LA LIGNE DE LYON A VENISSIEUX EN QUATRE SECTIONS							
mètr.		mètr.		fr.	fr.	fr.	
	1re section	2.150	De Lyon à l'octroi de la Madeleine et *vice versa*.	0,134	0,066	0,20	1re classe
				0,067	0,033	0,10	2e classe
1.872	2e section	4.022	De Lyon à Moulin-à-Vent et *vice versa*.	0,20	0,10	0,30	1re classe
				0,134	0,066	0,20	2e classe
2.428	3e section	6.450	De Lyon à Saint-Fons et *vice versa*	0,233	0,117	0,35	1re classe
				0,167	0,083	0,25	2e classe
2.562	4e section	9.012	De Lyon à Venissieux et *vice versa* (ligne entière).	0,30	0,15	0,45	1re classe
				0,234	0,116	0,35	2e classe

Pour les parcours intermédiaires, les voyageurs payeront, quelle que soit la longueur du parcours effectué sur chaque section :

	1re classe.	2e classe.
Pour une section	0f,20	0f,10
Pour deux sections.	0 ,30	0 ,20
Pour trois sections	0 ,35	0 ,25
Pour quatre sections.	0 ,45	0 ,35

Toutes les clauses relatives aux correspondances, au transport des enfants et des messageries sont maintenues.

e. — Cautionnement (article 38).

Le cautionnement correspondant au prolongement en question sera fixé à la somme de dix mille francs.

Art. 2. — Le département du Rhône s'engage à exécuter et à exploiter le prolongement dont il s'agit conformément au cahier des charges susmentionné ainsi qu'aux clauses et conditions particulières ci-dessus indiquées.

Fait en triple exemplaire à Paris, le 30 juin 1888.

(N° 74)

[17 août 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin

de fer destiné à relier le puits Saint-Louis des mines de Blanzy, au lieu dit Port-Monceau, à Monceau-les-Mines (Saône-et-Loire) (V. *Bull. des Lois*, n° 1196, p. 493).

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges partira du puits Saint-Louis, des Mines de Blanzy et aboutira au lieu dit *Port-Montceau* où sont groupés les manipulations, le chargement et l'embarquement des charbons à Montceau-les-Mines. Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble qui a été présenté à la date du 20 juillet 1887 par la compagnie des mines de Blanzy.

Art. 2. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expéditions et soumis à l'approbation du ministre qui prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera aux archives de l'administration.

Avant, comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 3 à 15. — (Comme pour Roche-la-Molière, *Annales* 1888, p. 455.)

(N° 75)

[19 août 1888]

Décret relatif à la police de la navigation concernant les bateaux de pêche étrangers naviguant dans les eaux territoriales françaises.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies;

Vu la loi du 1er mars 1888, interdisant la pêche aux étrangers dans les eaux territoriales de France et d'Algérie;

Vu l'avis du conseil d'amirauté en date du 12 juin 1888;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Indépendamment des prescriptions générales qui peuvent être édictées en ce qui concerne la circulation dans les eaux territoriales françaises, les bateaux étrangers à voiles ou à vapeur, munis d'engins de pêche, sont, sous les peines prévues à l'article 11 de la loi du 1er mars 1888, soumis aux règles suivantes en dedans des limites fixées à l'article 1er de ladite loi et par les décrets rendus en exécution de cet article.

Art. 2. — Ils doivent porter des marques (nom, numéros ou lettres) permettant de reconnaître extérieurement leur individualité.

Ces marques ne peuvent être ni couvertes, ni effacées, ni altérées.

Art. 3. — Ils doivent être pourvus de pièces officielles délivrées par les autorités compétentes de leur pays, attestant leur nationalité, justifiant leurs marques extérieures et indiquant les noms de leurs propriétaires et de leur capitaine ou patron.

Ces pièces doivent être exhibées à première réquisition des autorités désignées à l'article 4 de la loi du 1er mars 1888.

Art. 4. — Pendant leur séjour dans les eaux territoriales, ils doivent arborer en tête de mât un pavillon bleu, ayant au moins 65 centimètres de guindant sur 97 centimètres de longueur.

De nuit, ils sont obligés de porter les feux qui sont réglementaires à bord des bâtiments français.

Art. 5. — Il est interdit aux bateaux de pêche étranger de gêner la navigation à l'entrée des ports et des rades, ainsi que les exercices et manœuvres des bâtiments de guerre, les services publics et les opérations de pêche des bateaux français.

En conséquence, ils sont tenus de déférer à l'injonction de se retirer qui leur serait faite par les autorités françaises.

. . . .

(N° 76)

[20 août 1888]

Bac de Carrières-Saint-Denis. Approbation de tarif.

Décret du Président de la République portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé, pour la perception des droits de péage, au bac de Carrières-Saint-Denis,

sur la rivière de Seine, au territoire de la commune de Carrières-Saint-Denis, dans le département de Seine-et-Oise.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage : les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Carrières-Saint-Denis

Art. 1er. 1° Pour chaque personne homme, femme ou enfant au-dessus de sept ans, à pied, pour chaque bras de la Seine. . . . . 0f,[illegible]

2° Pour chaque personne allant de la rive au fleuve au bateau à vapeur qui franchit le passage, et *vice versa*, pour chaque bras. . . . 0,[illegible]

3° Pour denrées ou marchandises embarquées à bras d'hommes et du poids de 50 kilogrammes, pour un seul bras ou pour les deux bras. 0,[illegible]

4° Pour chaque paire d'oies ou de dindons, chaque chien, pour un bras ou pour les deux bras. . . . . 0,[illegible]

Les mêmes oies ou dindons au-dessus du nombre de cinquante, paieront un quart de moins.

5° Les droits de passages ci-dessus indiqués seront doublés quand les eaux atteindront la partie peinte en rouge des poteaux de hauteur établis sur les rives.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 77)

[21 août 1888]

Décret relatif à l'unification du réseau des tramways de Lille (Nord) et à l'établissement de la ligne de Lille à Wambrechies. (Bulletin du Min. des T. p., p. 109.)

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Objet de la concession.

Art. 1er. — Le réseau des tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et marchandises.

La traction aura lieu par chevaux, sauf sur les lignes de Lille à la limite des territoires de Roubaix et Tourcoing et sur toutes autres sections où le ministre des travaux publics, d'accord avec la ville, autorisera, après enquête, l'emploi de moteurs mécaniques.

Tracé.

Art. 2. — Ce réseau comprendra toutes les lignes précédemment concédées à la ville de Lille, sauf les additions, retranchements ou modifications résultant de la convention du 24 octobre 1887.

Aux termes de la convention précitée, le réseau définitivement concédé, indiqué au plan ci-annexé, empruntera les voies publiques ci-après désignées :

. . . .

Les itinéraires à parcourir seront déterminés au fur et à mesure de la mise en service des voies exécutées et ne pourront être modifiés qu'après approbation préfectorale.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de l'approbation du présent cahier des charges.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de l'approbation des projets. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau entier soit en état de réception définitive et livré à l'exploitation le 1er juillet 1891.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,445.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,10 au moins.

Toutefois ces cotes ne seront applicables au matériel existant que quand la transformation générale aura pu en être opérée, et cela au fur et à mesure des réfections; dans tous les cas, cette transformation devra être opérée au plus tard le 1er juillet 1894.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 18 mètres. Le maximum des déclivités est fixée à 0m,040.

(*Suite comme au type.*)

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou empierrement de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierrement.

La chaussée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises, il reste une largeur libre de chaussée

d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,10$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de scories, briques et pierres cassées de $2^m,30$ de largeur et d'au moins $0^m,35$ d'épaisseur totale qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins $5^m,75$ pour les voies actuellement établies et de 6 mètres pour les voies à construire (cette largeur mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route).

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côte de la route, au moyen d'une bordure d'au moins $0^m,12$ de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera $0^m,03$ par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de $0^m,30$ de largeur. Un intervalle libre de $0^m,30$ au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de $1^m,10$ subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 à 9 (*du type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en fer ou en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses ou longrines, entretoises, supports et éclisses, conformément aux dessins de détail approuvés par l'autorité compétente. En cas d'emploi d'une voie à contre-rails, le poids du rail et du contre-rail sera ensemble de 25 kilogrammes.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre et laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf dans les courbes de moins de 50 mètres de rayon et sur les rampes de plus de $0^m,02$ de déclivité ; sur les lignes à traction mécanique, le préfet pourra autoriser la compagnie à ne faire arrêter ces trains qu'en des points déterminés du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, sections et haltes seront arrêtés, dans les sections où l'administration aura autorisé la traction par moteurs mécaniques, lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des bureaux d'attente pour le service des voya-

geurs suivant les indications ci-après : à Lille, place de la Gare, place la République, boulevard de la Liberté, porte de Béthune, place de la Nouvelle-Aventure, place de Gand, place Saint-Martin, place Philippe-de-Girard ; à Loos, à Saint-Maurice, à Croix, à Wasquehal, à Canteleu, à Fives, à Hellemmes, à Haubourdin, à Marcq-en-Barœul, à Tourcoing, à Roubaix, à Lomme, à Saint-André et Wambrechies.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage de l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé comme suit :

1° En été, à 90 sur les lignes actuellement exploitées au territoire de Lille, 45 sur les lignes exploitées en dehors de ce territoire, 45 sur les lignes non exploitées actuellement au territoire de Lille, 15 sur les lignes non encore exploitées en dehors de ce territoire ;

2° En hiver, à 84 sur les lignes actuellement exploitées au territoire de Lille, 42 sur les lignes exploitées en dehors de ce territoire, 42 sur les lignes non exploitées actuellement au territoire de Lille, 14 sur les lignes non encore exploitées en dehors de ce territoire.

Le service journalier commencera le matin à sept heures en été et à huit heures en hiver, pour finir en toute saison à onze heures du soir.

Les stipulations relatives au nombre minimum de voyages à faire sur les lignes actuellement en exploitation, tant sur le territoire de Lille qu'au dehors, seront applicables aux lignes à construire, et ce, à partir du mois d'octobre 1900, à raison du sixième par année du développement kilométrique de ces lignes et de façon que le service puisse être unifié en octobre 1906.

Art. 15. — Les trains se composeront de six voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure. Ce maximum sera réduit à 8 kilomètres à l'heure dans la traversée des centres habités qui seront désignés par arrêtés préfectoraux.

Le concessionnaire devra, dès qu'il en sera requis par le préfet, munir tous les trains de freins continus.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin le 12 octobre 1922.

Art. 17 à 20 (*du type*).

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881, ainsi que par le présent cahier des charges et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par voie contentieuse.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Les itinéraires des voitures et des trains seront arrêtés par le préfet, le concessionnaire entendu.

TARIF 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE *Grande vitesse.*		PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Total
		fr.	fr.	fr.
Voyageurs.	Places d'intérieur des voitures couvertes, à banquettes rembourrées et fermées à glaces (1re classe)	0,06	0,03	0,09
	Places de plate-forme couvertes (2e classe).	0,043	0,022	0,065
Enfants. . .	Au dessous de quatre ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De quatre à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE. (*Comme au type.*)				
3° (néant).				

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.

Toutefois, pour le réseau urbain, on pourra adopter pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne.

Les lignes pourront, à toute époque, être modifiées par l'administration; mais ces prix ne pourront être abaissés au-dessous de $0^f,20$ en première classe et $0^f,15$ en seconde classe que moyennant le consentement du concessionnaire.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation de l'autorité compétente.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le concessionnaire, s'il en est requis, délivrera pour chaque ligne des billets d'aller et retour dont le prix sera calculé sur la base de 25 p. 100 de réduction sur les prix des tarifs énoncés précédemment.

Il sera établi pour chaque ligne des cartes d'abonnement. Pour le réseau urbain, le prix de l'abonnement est fixé dès à présent à 10 francs par mois pour la première classe et à 7 francs pour la seconde.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions, etc. (*le reste comme au type*).

Art. 24 à 28 (*du type*).

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne de-

manderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 30. — Les denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

(*Le reste comme au type.*)

Art. 31 à 34 (*du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs,

Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 36 (*du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à la date du 1er janvier et par anticipation, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Les versements ont lieu à la caisse du trésorier-payeur général du département du Nord.

Art. 38. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 39. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Fait et signé en triple, à Lille, le 24 octobre 1887.

CONVENTION.

. . . .

La compagnie a obtenu de la ville de Lille la rétrocession jusqu'au 4 octobre 1903 du réseau des tramways urbains et suburbains concédés par décrets des 4 octobre 1873, 12 mars 1875 et 12 octobre 1877.

D'après les stipulations inscrites aux conventions qui ont été passées, l'une le 21 octobre 1873, l'autre les 19 et 30 juin 1876, toutes les lignes définies aux divers cahiers des charges qui ont servi de base aux conventions précitées devaient être livrées à l'exploitation au plus tard le 4 octobre 1878.

Jusqu'ici, la compagnie s'est trouvée dans l'impossibilité de remplir ses engagements, et beaucoup de lignes sont encore à exécuter.

La compagnie voulant éviter les effets de la déchéance, sollicite une prolongation de la durée de ses concessions.

L'administration municipale s'étant montrée favorable à cette proposition, la convention ci-après a été rédigée d'un commun accord entre les parties contractantes ci-dessus dénommées.

Art. 1er. — Les concessions de tramways faites ou à faire par la ville de Lille à la compagnie des tramways du département du Nord seront à l'avenir régies par le cahier des charges unique annexé à la présente convention.

La compagnie des tramways sera subrogée à toutes les obligations imposées à la ville ainsi qu'aux avantages qui lui seront assurés par le nouveau cahier des charges.

Dans le délai de trois mois à partir de l'approbation des présentes, la compagnie devra mettre en état de réception définitive les lignes actuellement livrées à l'exploitation, étant entendu que l'adoption d'un nouveau cahier des charges ne peut, en ce qui concerne la construction de ces lignes, aggraver les charges qui dérivent, pour la compagnie, des traités et décisions antérieurs.

Art. 2. — L'expiration des concessions faites à la compagnie est prorogée jusqu'au 4 octobre 1918. La ville prend l'engagement, dans le cas où elle obtiendrait de l'État une prolongation de concession de son réseau urbain jusqu'au 12 octobre 1922, d'appuyer auprès de l'administration supérieure la demande de rétrocession qui serait éventuellement présentée par la compagnie. Elle s'engage également à solliciter de l'autorité compétente le déclassement de la ligne de tramway qui doit être établie dans la rue Royale, entre la rue Négrier et la place Saint-André, en vertu du décret du 12 mars 1875.

Art. 3. — La ville de Lille rétrocède à titre éventuel à la compagnie des tramways du département du Nord, qui accepte, une ligne partant de la place de Gand pour aboutir à 120 mètres en avant de la place de Wambrechies, en empruntant la rue de Gand, la place Saint-Martin, le quai de la Basse-Deûle, la rue de la Halle, la rue Saint-André, la place et la porte Saint-André la route départementale n° 2 et le chemin du Calvaire.

Ladite rétrocession sera régie par le cahier des charges annexé à la présente convention et prendra fin à la date fixée par ledit cahier des charges pour l'expiration des autres concessions faites à la compagnie.

gnie sera entretenue à ses frais, comme il est dit à l'article 12 du cahier des charges. Dans les endroits où l'intervalle entre la voie ferrée et la bordure du trottoir aurait une largeur inférieure à 1 mètre, l'entretien de tout cet intervalle restera à la charge de la compagnie.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution de la part de la compagnie, quand il y aura lieu d'opérer des reconstructions de chaussées nécessitées par la pose et l'entretien des voies, il sera immédiatement pourvu d'office par la ville, à ses frais, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements et des dommages-intérêts dont elle pourrait devenir passible envers les tiers en cas de préjudices ou d'accidents.

Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles rendus exécutoires par le préfet du Nord.

G. Les chevaux devront réunir les qualités et les conditions requises pour satisfaire complètement aux exigences de leur service.

Un spécimen de harnais sera soumis à l'approbation préalable de l'administration municipale.

Chaque fois que la compagnie remplacera tout ou partie de son matériel roulant, elle devra en soumettre à nouveau les modèles à l'approbation de la ville, qui approuvera ou refusera, avec ses observations.

Le concessionnaire devra, dès qu'il en sera requis par le préfet, munir tous les trains de freins continus. La longueur de chaque train ne pourra pas dépasser 30 mètres.

Le personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance. Chacun des divers agents composant le personnel devra posséder les aptitudes et l'expérience nécessaires pour bien remplir son emploi spécial.

Un costume uniforme et un numéro distinct seront obligatoires pour les cochers et les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions.

La compagnie devra congédier ceux des agents signalés par la ville soit comme ayant fait preuve d'imprudence ou d'incapacité, soit comme ayant manqué de politesse ou de convenance envers le public.

Les cochers seront munis d'un sifflet au moyen duquel ils devront annoncer leur approche aux abords des rues transversales à leur ligne et dès qu'ils apercevront des voitures ordinaires en marche ou arrêtées près desquelles ils auront à passer. Les machinistes, au lieu de sifflet, auront un cornet à piston ou une cloche. Si, nonobstant cet avertissement, une voiture ordinaire restait, en tout ou partie, sur la voie, lesdits cochers ou machinistes seront tenus de se conformer au règlement du 6 août 1881, de ralentir, de s'arrêter au besoin jusqu'à ce que la voie ferrée soit dégagée, sauf à la compagnie, appuyée par la ville, à exercer contre les contrevenants les poursuites prévues par les lois et règlements.

H. La compagnie est autorisée à faire les règlements de service qu'elle jugera utiles pour l'exploitation des voies ferrées. Les règlements seront soumis à l'approbation de l'administration municipale en tout ce qui concerne l'ordre public et la sécurité des voyageurs, avant d'être soumis à l'approbation du préfet.

I. La compagnie sera tenue de publier, huit jours à l'avance, les heures de départ et d'arrivée des voitures et des trains en service.

J. La compagnie ne pourra céder tout ou partie de son entreprise soit pour la construction, soit pour l'exploitation, sans l'autorisation expresse de l'administration municipale.

K. Les marchandises dont l'expéditeur ou le destinataire aura demandé la livraison en grande vitesse devront être livrées au plus tard douze heures après leur remise, les heures de nuit non comprises ; le délai sera porté à vingt-quatre heures pour les marchandises expédiées en petite vitesse.

Pour les transports en grande vitesse, il sera établi un tarif spécial dans les formes prescrites par le cahier des charges de la concession accordée par l'État.

Les changements de taxe, préalablement approuvés par qui de droit, devront être publiés par la compagnie et à ses frais par affiches et dans les journaux un mois avant leur mise en vigueur.

L. La compagnie payera à la ville un droit de stationnement de 300 francs par voiture et par an. La taxe sera ramenée à la journée pour les voitures supplémentaires que la compagnie fera circuler dans les circonstances exceptionnelles sans dépasser le nombre de vingt-cinq jours par année, à défaut de quoi la taxe entière sera exigible. Dans le cas où, dans l'intérêt public, il y aurait lieu de multiplier le nombre de courses dans certaines périodes de la journée, la taxe sera payée et calculée en proportion du nombre d'heures consacrées à ce service et des journées pendant lesquelles un service supplémentaire serait organisé aux fins ci-dessus.

Pour les voitures du service ordinaire, la taxe sera exigible pour toute l'année, du 1er janvier au 31 décembre, quelle que soit l'époque de leur mise en circulation. Elle sera payée par anticipation et ne pourra donner lieu à aucune restitution, même dans le cas où le nombre des voitures subirait une diminution.

Toute voiture de marchandises circulant sur les voies ferrées devra acquitter un droit de stationnement de quinze centimes, et la ville se réserve d'employer, en ce qui concerne la perception de cette taxe, tous les moyens de contrôle à sa disposition.

M. La compagnie sera tenue de transporter gratuitement tous les fonctionnaires et agents municipaux qui lui seront désignés par le maire.

N. Un règlement ultérieur qui sera présenté à l'approbation du préfet, déterminera les dispositions de détail auxquelles le concessionnaire sera tenu de se soumettre dans l'exploitation.

O. Les frais de surveillance auxquels pourra donner lieu le contrôle des fonctionnaires et agents de la ville, seront à la charge du concessionnaire et seront réglés par le maire ; la compagnie sera tenue de verser, aussitôt après avis, le montant dans la caisse du receveur municipal.

P. La compagnie devra introduire dans son exploitation toutes les améliorations et tous les progrès dont l'application serait jugée utile par la ville.

Q. Il ne faudra aucun acte extra-judiciaire pour mettre le concessionnaire en demeure de remplir les obligations qui lui incombent en vertu du cahier

des charges et de ses annexes, ou pour qu'il reste passible des amendes ou retenues encourues par suite de toutes espèces de contravention.

La compagnie devra, à la réquisition de l'administration municipale, exécuter toutes les prescriptions inscrites au cahier des charges de concession du gouvernement, quand bien même celui-ci n'aurait pas mis la ville en demeure de le faire.

Dans le cas où les présentes clauses et conditions imposées par la ville ne fixeraient pas une pénalité spécialement applicable à une contravention d'une nature non spécifiée d'avance, l'administration municipale serait en droit, selon le cas, d'appliquer soit une amende qui pourrait s'élever à un maximum de trois cents francs, soit une retenue de cinquante francs par chaque jour de retard dans l'exécution de la mesure prescrite, l'amende et la retenue devant être prélevées sur le cautionnement indépendamment des dommages et intérêts auxquels la compagnie pourrait être condamnée envers les tiers, s'il y avait lieu.

R. L'administration municipale se réserve le droit de suspendre momentanément le service de certaines lignes ou parties de lignes dans les circonstances extraordinaires, telles que fêtes et cérémonies publiques, ou lorsque l'exécution des travaux de voirie rendront le passage difficile et dangereux. Le concessionnaire ne pourra de ce chef réclamer aucune indemnité.

Art. 11. — Dans le cas où la compagnie aurait encouru la déchéance prévue par les articles 7 et 8 et si la ville décidait le maintien des ouvrages exécutés, on prendrait pour terme de la concession la date primitivement fixée du 4 octobre 1903, et il serait alors procédé à l'adjudication de ladite concession.

Cette adjudication serait ouverte sur les mêmes clauses et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation et des objets mobiliers en en exceptant les chevaux.

Le concessionnaire recevrait, dans ce cas, du nouveau permissionnaire, la valeur que l'adjudication aurait déterminée.

Si cette adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases trois mois après. Si cette dernière tentative demeurait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés et le matériel seraient acquis, sans aucune indemnité, à la ville de Lille, qui pourrait en disposer «comme de conseil », le concessionnaire primitivement autorisé demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits. On procéderait de la même façon si la compagnie venait à encourir la déchéance après 1903, mais alors le nouveau concessionnaire profiterait de la prolongation de concession stipulée à l'article 2 avec tous les bénéfices et toutes les charges.

Si, par suite des effets de la déchéance, la concession venait à expirer le 4 octobre 1903, et par le seul fait de cette expiration, la ville de Lille reprendrait tous les droits de l'adjudicataire à la propriété des voies ferrées de tout le réseau.

La ville entrerait immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, et le dernier concessionnaire serait tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objet mobiliers, à l'exception des chevaux, la ville de Lille sera tenu de prendre, à dire d'experts, ceux qui seront en bon état d'entretien, si le concessionnaire le requiert, et réciproquement si la ville de Lille le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder, également à dire d'experts. Dans ce cas, les parties devront faire connaître leurs intentions trois mois avant l'expiration de la concession.

Ces dernières dispositions ne seront applicables qu'au cas où la ville déciderait que les voies ferrées devront être maintenues et ne serait pas autorisée par le gouvernement à renoncer au bénéfice de sa propre concession avant le terme fixé au cahier des charges.

Art. 12. — La présente convention annule les précédentes en date des 20 octobre 1873, 19 et 30 juin 1876.

Art. 13. — Les frais de la présente convention seront à la charge de la compagnie des tramways du département du Nord.

Fait triple à Lille, le 24 octobre 1887.

ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 78)

[9 mars 1889]

Extrait du registre des délibérations de la section des trav publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

La section des travaux publics, de l'agriculture, du comme et de l'industrie du Conseil d'État, qui a été consultée par Ministre du commerce et de l'industrie sur les deux questions savoir :

1° Si le traité passé par M. Eiffel avec une société pour assurer le monopole des reproductions de la tour rentre d l'exploitation autorisée par la convention intervenue entre l'É la Ville de Paris et M. Eiffel;

2° Si la vente dans l'intérieur de la tour d'objets de fantai fabriqués avec les débris de matériaux provenant de la constr tion de ladite tour doit faire l'objet d'une autorisation spéci du Ministre du commerce et de l'industrie, commissaire géné de l'Exposition;

Vu la convention du 8 janvier 1887, relative à la tour Eiffel

Sur la première question :

Considérant qu'aux termes de la convention ci-dessus visée 8 janvier 1887, M. Eiffel s'est engagé à construire « en qual d'entrepreneur », dans l'enceinte de l'Exposition une tour 300 mètres de hauteur, conformément aux plans, devis et dét d'exécution approuvés ou à approuver par une commission spéci désignée par le Ministre du commerce et de l'industrie; que ce tour « qui fait partie des constructions de l'Exposition » pend la durée de cette dernière, doit devenir la propriété de la Ville Paris après l'Exposition et dès la remise par l'État à la Ville parc du Champ-de-Mars;

Considérant que le droit de propriété de l'État, pendant la première période, découle nettement, tant de l'assimilation précitée entre la tour et les constructions de l'Exposition, que des articles 14 et 15 du traité, qui attribuent à l'État, pendant la durée de ladite Exposition, certains droits inhérents à la qualité de maître de l'ouvrage, tels que le droit d'autoriser la substitution à M. Eiffel d'une société de construction ou d'exploitation et celui, au cas d'inexécution des ouvrages prévus, de prononcer la mise en régie de l'entreprise ou la résiliation et au besoin la démolition des constructions effectuées;

Considérant, d'autre part, que l'article 7 du traité accorde à M. Eiffel, comme prix de ses travaux, une somme de 1.500.000 francs et la jouissance de l'exploitation de la tour pendant l'année de l'Exposition et pendant les vingt années qui suivront, à dater du 1er janvier 1890; que le même article précise les droits de jouissance de l'entrepreneur en limitant l'exploitation à l'ascension du public et à l'installation, dans les constructions de la tour, de cafés, restaurants et autres établissements analogues;

Considérant que, de tout ce qui précède, il résulte que la tour Eiffel est un monument public qui appartient à l'État pendant toute la durée de l'Exposition et ensuite à la Ville de Paris; qu'ainsi, à aucun moment, M. Eiffel ne saurait être regardé comme le propriétaire de la tour, qu'il n'en est que le concessionnaire, et qu'à ce titre il ne peut exercer que les droits de jouissance limitativement énumérés dans l'acte de concession, parmi lesquels ne figure pas le droit exclusif de reproduction de la tour;

Considérant, en conséquence, que M. Eiffel ne pouvait pas aliéner à un tiers un droit qu'il ne s'est pas réservé, et que le traité passé en vue de cette aliénation ne rentre pas dans l'exploitation autorisée par l'acte de concession;

Sur la seconde question :

Considérant qu'en vertu de l'article 7 du traité du 8 janvier 1887, les cafés, restaurants et autres établissements analogues établis dans les constructions de la tour ne peuvent être concédés à des tiers par M. Eiffel qu'avec l'approbation du Ministre et suivant le règlement appliqué aux établissements de même nature dans toute l'étendue de l'Exposition;

Considérant qu'à raison de la généralité de ses termes, la disposition précitée doit être interprétée comme s'appliquant aux magasins de toute nature; qu'ainsi, M. Eiffel ne peut traiter avec un tiers pour la vente d'objets de fantaisie dans l'intérieur

de la tour sans une autorisation spéciale du Ministre, commissaire général de l'Exposition,

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de répondre aux deux questions posées par le Ministre dans le sens des observations qui précèdent.

Signé : P. Chabrol, *rapporteur*,
A. Picard, *président*,
J. Hébert, *secrétaire*.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 79)

[10 avril 1889]

Routes nationales. — Entretien. — Instructions.

Monsieur l'inspecteur général, à l'occasion de la répartition du fonds d'entretien des routes nationales pour l'exercice 1889, le comité chargé de procéder à cette répartition a émis l'avis qu'il y aurait intérêt à inviter MM. les inspecteurs généraux de 2e classe à porter leur attention, au cours de leurs tournées, sur les divers éléments qui peuvent influer sur l'entretien desdites routes, et à communiquer le résultat de leurs investigations à la connaissance de la Commission des routes nationales, qui pourrait en rendre compte dans ses rapports annuels et en déduire des indications utiles.

Consultée au sujet des mesures à prendre pour répondre au vœu du comité de répartition, la Commission des routes nationales a préparé une note dont je vous adresse un nombre d'exemplaires suffisant pour que vous puissiez en remettre un, avec vos instructions personnelles, à chacun des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires de votre division.

La Commission des routes nationales a émis l'avis qu'il y aurait lieu de demander à l'ingénieur en chef de chaque service, lors de votre prochaine tournée, outre les renseignements de toute nature que vous jugerez utiles, trois rapports distincts :

1° Un rapport expliquant les dépenses qui se font pour l'entretien des ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc., et qui vous seraient justifiées par la communication d'états sous forme de décomptes des travaux faits, en 1888, sur chacun des ouvrages d'art et dans chacune des catégories figurant sous ce titre ; ces états seraient conservés par MM. les ingénieurs en chef;

2° Un rapport sur la détermination des coefficients de qualité des matériaux ;

3° Un rapport sur la façon dont s'exécutent les rechargements généraux cylindrés, avec une analyse détaillée du prix de revient de ces rechargements.

J'approuve de tous points l'avis de la Commission des routes nationales et je vous prie d'inviter MM. les ingénieurs à s'y conformer.

Vous voudrez bien m'adresser leur travail, avec vos observations, avant le 1er novembre prochain, afin qu'il en soit tenu compte, s'il y a lieu, dans la répartition des crédits d'entretien du prochain exercice.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Yves Guyot.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

COMMISSION DES ROUTES NATIONALES

NOTE

SUR LES ÉLEMENTS DE L'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES(*).

Tableau A. Colonne 20. — **Fossés, accotements et talus.**

Le temps passé, dans les différents départements, aux travaux que nécessitent les accotements, fossés et talus, est très variable. Les différences peuvent s'expliquer en partie par le climat, par la nature du sol et par la circulation exceptionnelle qui se produit sur certains accotements fréquentés par les bestiaux ou par les troupes à cheval. L'entretien des accotements ne donne d'ailleurs pas lieu aux mêmes frais lorsqu'ils sont en saillie que si l'on a recours à de fréquents décapements pour les maintenir au niveau de la chaussée. Peut-être aussi y a-t-il une certaine difficulté à obtenir des feuilles de travail où la part de cette main-d'œuvre soit correctement établie. On devra toutefois se rendre compte s'il est fait une juste mesure à cette partie de l'entretien et si l'adoption des accotements en saillie, partout où ils sont admissibles, ne pourrait procurer quelque économie.

Colonne 21. — **Ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc.**

Il se fait, sous ce titre, des dépenses considérables, qui en 1887 ont absorbé en moyenne 8,4 p. 100 des crédits d'entretien. Cette proportion s'est élevée à 24 et même 25 p. 100 dans trois départements, et a varié de 16 à 22 p. 100 dans quatre autres.

Il serait utile que l'inspecteur général demandât aux ingénieurs en chef des

(*) Les questions sur lesquelles il a paru intéressant d'appeler l'attention sont traitées, dans la présente note, suivant l'ordre où elles se présentent sur l'état général de décomposition des dépenses d'entretien.

états spéciaux indiquant la nature et le montant des réparations faites pendant le dernier exercice. Ces états pourraient être dressés sous la même forme que les décomptes des entreprises. Ils feraient connaître les travaux faits et la dépense, d'abord pour chaque pont ou viaduc où cette dépense aurait quelque importance, puis ensuite pour les autres ponceaux et aqueducs, et enfin pour les souterrains, les murs de soutènement, les trottoirs, les égouts, les plantations, etc. Des notes jointes à ces états feraient connaître les nécessités auxquelles correspondent les dépenses, et pourquoi les travaux qui constituent des ouvrages nouveaux ou prolongés ont été exécutés sur les fonds d'entretien et n'ont pas fait l'objet de demandes de crédits sur la 2e catégorie, comme travaux neufs ou de grosses réparations.

Colonnes 22 et 23. — Dépenses diverses et frais généraux.

On s'est souvent plaint de la marche croissante de cette nature de dépenses. Il faut reconnaître que cette marche paraît enrayée, les sommes afférentes à ces articles variant peu depuis quelques années dans leur ensemble.

Depuis l'emploi de la nouvelle formule prescrite par la circulaire du 19 janvier 1886 (*) pour les états de décomposition, le détail de ces dépenses est donné dans deux petits tableaux annexés au tableau A. La plupart des dépenses qui y figurent paraissent suffisamment justifiées. On pourrait toutefois demander, si on le jugeait utile, des états plus détaillés que l'énumération sommaire que comporte le format de ces tableaux.

L'examen des états de décomposition a fait reconnaître que les ingénieurs éprouvent parfois un certain embarras pour ventiler les dépenses entre les deux colonnes intitulées : l'une, *Frais généraux*, l'autre, *Dépenses diverses*.

Une circulaire en date du 20 juin 1882 (**) a indiqué les bases de cette ventilation. Cette circulaire semble avoir été perdue de vue dans certains services, et il peut être utile d'en rappeler les prescriptions, en les complétant sur les points restés douteux.

Les *Frais généraux* comprennent :

Les traitements du personnel auxiliaire ou temporaire et les salaires des agents autres que les cantonniers ;

Les frais de tournées et de déplacement des ingénieurs, des conducteurs et des commis ;

Les travaux d'écriture et de dessin faits en dehors des bureaux ;

Les imprimés et autres frais de bureaux autorisés ;

Le loyer et l'entretien des magasins, pour le matériel des services ;

Les secours aux anciens cantonniers, à leurs veuves et à leurs enfants ;

Les études pour projets ;

Les frais des expériences ou des recherches statistiques.

Les *Dépenses diverses* comprennent :

L'arrosage des chaussées ;

L'enlèvement des neiges et des glaces ;

La réparation des éboulements exceptionnels ;

(*) V. *Annales* 1886, p. 89.
(**) V. *Annales* 1882, p. 886.

L'achat et l'entretien du matériel, rouleaux compresseurs, outils et équipement des cantonniers, l'acquisition et la réparation des instruments et appareils de toute nature ;

L'éclairage des souterrains ;

L'entretien, le chauffage et l'éclairage des maisons de refuge et les menus secours donnés aux voyageurs ;

L'entretien des maisons et des abris de cantonniers ;

Les frais du service médical des cantonniers ;

Les frais d'insertion dans les journaux ;

Les indemnités de dommages et les acquisitions de terrains par suite d'alignements.

Quant à l'entretien des bornes kilométriques ou hectométriques, des poteaux et des tableaux indicateurs, à l'achat de plants, fils de fer, etc., pour les plantation, au curage des égouts, au sablage des trottoirs ou des allées dépendant des routes, à l'entretien des bancs qui garnissent ces allées, ils doivent être portés à l'article : *Ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc.*

C'est à tort que, dans certains départements, on a compté dans les dépenses diverses les frais de tournée des chefs cantonniers. La circulaire du 20 juin 1882 est explicite à cet égard. Ces frais doivent être confondus avec leur salaire. Il en est de même des gratifications de fin d'années accordées aux cantonniers.

C'est à tort également que l'on fait figurer sur certains états de décomposition, parmi les dépenses diverses, des salaires de garde-magasin ou de gardien de pont qui doivent être portés aux frais généraux.

On y trouve aussi parfois des dépenses qui auraient pu être classées dans les autres articles de l'état de décomposition, comme se rapportant à des travaux d'entretien proprement dits, tels que la retaille des pavés, l'enlèvement des feuilles, le balayage des traverses et certains frais de surveillance.

Enfin on a imputé sur les crédits d'entretien quelques travaux neufs comme la construction de hangars, ou bien des tournées de pêche, des frais d'observations pluviométriques qui se rapportent à d'autres chapitres du budget.

Il serait bon de s'assurer qu'aucune partie des crédits d'entretien n'est détourné de sa destination.

TABLEAU B. COLONNE 5. — Qualité des matériaux.

La qualité moyenne des matériaux en usage dans chaque département n'est pas encore fixée d'une manière bien certaine. Sur les états de décomposition successifs, elle varie quelquefois d'une année à l'autre, sans que des explications soient données. Dans beaucoup de cas, la qualité énoncée ne paraît pas d'accord avec la consommation effective.

La circulaire du 15 mars 1877 a défini nettement le coefficient de qualité des matériaux. La qualité étant, par hypothèse, en raison inverse de l'usure et l'usure étant supposée proportionnelle à la circulation, si l'on désigne par C la consommation qui se fait d'une espèce de matériaux de qualité q par kilomètre et par 100 colliers, et par C′ celle qui répond à d'autres matériaux de qualité q', on a la proportion $q : q' :: C' : C$. En d'autres termes le produit $q \times C$

est constant. L'expérience ayant indiqué d'autre part que les meilleurs matériaux, ceux qui méritent le coefficient 20, correspondent à une consommation d'environ 15 mètres cubes par kilomètre et par 100 colliers, on a admis la règle que $q \times C = 20 \times 15 = 300$.

Grâce à cette convention on trouve la consommation normale $\frac{300}{q}$ lorsque l'on connaît la qualité; ou inversement on détermine la qualité $\frac{300}{C}$ quand on connaît la consommation normale.

A l'époque où cette règle a été posée, les données faisaient défaut pour calculer la valeur de C. La circulaire du 3 avril 1877 (*) a bien eu pour objet de rechercher les bases de ce calcul, mais l'effet qu'on en espérait ne paraît pas avoir été partout suffisant.

On a donc été conduit à essayer d'obtenir directement la qualité intrinsèque de quelques espèces de matériaux, soit au moyen des expériences en grand instituées par la circulaire du 23 juillet 1878 (**), soit par les essais de laboratoire qui ont eu lieu à la suite de la circulaire du 18 décembre de la même année (***). Ces expériences et ces essais n'ont peut-être pas pleinement répondu aux espérances que l'on avait conçues. Elles ne pouvaient d'ailleurs, sans une dépense excessive, renseigner que sur un petit nombre d'espèces et non sur les moyennes générales dont on avait besoin. Enfin la qualité d'une pierre au point de vue de l'entretien est-elle indépendante des circonstances où on l'emploie? N'est-il pas évident, par exemple, que tels matériaux qui sont excellents en Normandie ou en Bretagne seraient sans doute médiocres en Provence?

Depuis cette époque, les documents se sont accumulés. Des états de décomposition réguliers et rationnels ont été dressés chaque année, à partir de 1878, pour les dépenses d'entretien; on y a compris, à dater de 1885, un résumé sommaire des dépenses imputées sur les crédits de grosses réparations dont, pour les années précédentes, les ingénieurs ont les éléments dans leurs archives; des recensements de la circulation ont eu lieu; les chaussées ont été soumises à des sondages méthodiques.

Il paraît donc possible d'aborder maintenant avec fruit l'étude de la détermination de la qualité moyenne des matériaux.

Il conviendrait de demander à chaque ingénieur en chef un rapport spécial sur cette importante question. Dans ce rapport on indiquera d'abord comment ont été fixés les coefficients dont on a fait usage jusqu'ici, puis on examinera comment ils peuvent être établis aujourd'hui en utilisant les données que l'on possède.

Colonne 6. — Prix des matériaux.

Le prix des matériaux résulte des adjudications, et les ingénieurs n'ont pas d'action sur cet élément de la dépense.

(*) V. Ann. 1877, p. 700.
(**) V. Ann. 1878, p. 1222.
(***) V. Ann. 1879, p. 132.

Toutefois leur attention doit se porter sur l'étude des roches qui peuvent être utilisées pour l'entretien à un prix moindre que les carrières en usage, avec des qualités sensiblement équivalentes. On a fait remarquer d'ailleurs que, surtout sur les routes à faible circulation, il peut y avoir quelquefois intérêt à recourir à des matériaux moins coûteux, dût-on sacrifier la qualité dans une certaine mesure. On peut consulter à cet égard la circulaire du 15 mars 1877.

Colonne 14. — Approvisionnements.

Ramenés à la qualité 10, les matériaux approvisionnés devraient être partout en même quantité, sur les routes à l'état d'entretien normal, à raison de 30 mètres cubes par kilomètres et par 100 colliers. On trouve, au contraire, dans la colonne 14 des variations considérables qui peuvent être attribuées aux causes suivantes :

1° L'état défectueux dans lequel se trouvent certaines chaussées peut être la source d'une consommation hors de proportion avec la circulation qui s'y produit;

2° La qualité n'est pas connue toujours exactement, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus;

3° La circulation résultant des comptages de 1882 peut s'écarter de la réalité dans une certaine mesure, soit par suite d'un choix défecteux des postes d'observation, soit parce que l'année choisie pour le précédent recensement a donné lieu dans quelques départements à des transports exceptionnels. Les nouveaux comptages opérés en 1888 rectifieront cette donnée;

4° Dans certains services une fraction notable de l'approvisionnement est demandée aux crédits de 2e catégorie, dont une partie se trouve ainsi concourir à l'entretien ordinaire sans figurer à l'état de décomposition et en fausse les moyennes.

Pour l'ensemble de la France, il s'emploie annuellement, en 2e catégorie, un volume de matériaux égal au cinquième environ de celui qui était approvisionné sur les fonds d'entretien. Il résulte de là que la consommation qui figure à la colonne 14 du tableau B devrait être uniformément d'environ $\frac{5}{6}\ 30 = 25^{mc}$.

Mais la répartition des fonds de 2e catégorie est très inégale. Tels départements n'y ont jamais recours, tandis que d'autres lui demandent à peu près régulièrement des crédits d'importance comparable à celle des crédits d'entretien.

Les rechargements généraux, qui étaient autrefois des opérations exceptionnelles destinées à pourvoir à des dégradations exceptionnelles, sont entrés aujourd'hui dans la pratique courante de l'entretien, et dans la plupart des cas, en ce qui concerne les chaussées d'empierrement, la distinction est devenue subtile entre les travaux d'entretien et ceux de grosses réparations.

Il serait donc important, lorsque des projets de rechargement sont présentés, de s'assurer s'ils correspondent réellement à une insuffisance de l'épaisseur des chaussées, non sur telle ou telle section de route, mais pour l'ensemble du département.

COLONNE 16. — **Volume des matériaux employés en rechargements généraux.**

Il y a encore 13 départements dans lesquels l'emploi des matériaux se fait entièrement par pièces partielles. Il y en a 16 autres où l'on n'a recours aux rechargements généraux que sur une échelle insignifiante.

La proportion du volume soumis aux rechargements généraux est, en 1887, de 33,7 p. 100 du volume total des approvisionnements. La proportion s'élève à 43,6 p. 100 si l'on tient compte des dépenses de 2e catégorie et si l'on admet que la totalité des matériaux qui y figurent est employée en rechargements généraux.

Il serait bon de rappeler aux ingénieurs la circulaire du 22 avril 1885, en les invitant à examiner si les conclusions des rapports qu'ils ont présentés à la suite de cette circulaire ne sont pas susceptibles d'être modifiées.

COLONNE 25. — **Main-d'œuvre des emplois partiels.**

Le temps consacré à l'emploi d'un mètre cube par la méthode des pièces partielles est très variable. Il oscille entre 0j,24 et 1j,71 avec une moyenne générale de 0j,63. Ces discordances peuvent être dues à ce que les feuilles de travail ne sont pas tenues de la même manière partout, et à ce qu'il est souvent assez délicat de discerner le moment où l'emploi est terminé et ne demande plus que les soins subséquents confondus avec l'ébouage et l'époudrement. Mais on peut se demander si les emplois sont toujours exécutés dans des conditions convenables. Si certains services s'appliquent à obtenir des emplois qui présentent un aspect comparable à celui de la vieille chaussée, n'est-il pas à craindre que, dans bien des cas, cette main-d'œuvre soit quelque peu négligée, qu'on ne pilonne pas convenablement les emplois et qu'on les abandonne aussitôt que la pierre est répandue dans une flache insuffisamment repiquée ? Les chiffres donnés ne représentent souvent que le temps nécessaire pour aller chercher la pierre au tas, la charger, la rapporter et la répandre sur la chaussée. Il n'est pas certain même que tous les cantonniers soient pourvus des pilons réglementaires ; il serait utile que l'Inspecteur général s'en assurât.

COLONNE 27. — **Dépense de l'emploi par rechargements généraux.**

Le prix de revient de l'emploi de 1 mètre cube par rechargements généraux est aussi très variable. En laissant de côté les départements qui n'ont recours qu'exceptionnellement à cette méthode, on voit le prix varier entre 1f,43 et 4f,83, non compris le département de la Seine, où il s'élève à 9f,16, et un autre département, où il atteint 6f,02. De tels écarts demandent à être expliqués. Il n'y a pas, comme dans le cas précédent, incertitude sur le moment où l'emploi est fini. Sans doute les matériaux ne se prêtent pas tous aussi bien à la compression, l'eau peut être plus ou moins à portée, les déclivités ne sont pas les

mêmes partout. Mais n'est-il pas à supposer aussi que l'on n'a pas toujours tenu un compte exact de tous les éléments de la dépense? N'y a-t-on pas quelquefois englobé les frais d'acquisition de la matière d'agrégation? A-t-on, d'autre part, porté en compte toutes les mains-d'œuvre; le piquage de la vieille chaussée, le répandage et le régalage des matériaux neufs, les frais de transport du rouleau depuis son point d'attache, les frais de cylindrage, comprenant la location des rouleaux, les journées de chevaux et de leurs conducteurs, ou, s'ils sont mus par la vapeur, la dépense en eau et en combustible et le salaire du mécanicien, le graissage, l'entretien et les grosses réparations des rouleaux, les frais d'arrosage, y compris le puisage de l'eau, les journées de manœuvres, les journées de cantonniers et de chefs cantonniers chargés d'aider à l'opération ou de la surveiller?

Il est tellement important d'être fixé à cet égard qu'il paraît nécessaire de demander à chaque ingénieur en chef un rapport spécial sur cette question. Il devra y rendre compte de la manière dont s'opèrent les rechargements généraux dans son service, au point de vue administratif et au point de vue technique. Il fera connaître si les emplois par rechargements généraux se font en régie ou par la voie d'entreprises; comment sont aménagées les routes soumises à ce mode d'entretien; quelles sont les saisons préférées pour le cylindrage; quel est le matériel dont on dispose; quelles sont les dimensions des rouleaux, leur poids à vide et à charge complète, le nombre de chevaux qu'on y attelle, ou la force des machines s'ils sont mus par la vapeur, le nombre des conducteurs de chevaux ou des mécaniciens; la longueur de la pièce rechargée, sa largeur, l'épaisseur des rechargements, le nombre des passages que l'on effectue avant et pendant le répandage de la matière d'agrégation; le volume de cette matière, le nombre des tonneaux d'arrosage et la quantité d'eau répandue; le nombre des manœuvres, y compris les cantonniers qui prennent part à l'opération; l'intensité du cylindrage. c'est-à-dire la réduction d'épaissseur que subissent les matériaux répandus; la durée du cylindrage d'une section ou d'un kilomètre; enfin tous les renseignements que l'on aura pu recueillir. Il produira les formules qui sont en usage pour faire les constatations voulues. Enfin il terminera en établissant une analyse de prix détaillée conduisant à la dépense par mètre cube qui figure sur l'état de décomposition, ou à celle qui aurait dû lui être substituée.

Colonne 31. — Main-d'œuvre de l'ébouage, de l'époudrement, des soins aux emplois.

On trouve là encore de grandes variations d'un département à l'autre. Les chiffres passent de 0j,21 à 1f,76, avec une moyenne de 0j,75. Sans doute, toutes les routes n'exigent pas les mêmes soins; on peut diminuer le balayage là où les vents soulèvent la poussière, et l'ébouage, sur les fortes pentes où la pluie entraîne les détritus; on est conduit au contraire à nettoyer les chaussées plus fréquemment, quand les roues des voitures de transports agricoles y apportent de la terre enlevée aux champs. Si toutefois quelques services tiennent leurs chaussées avec une certaine recherche, peut-être aussi d'autres se con-

tentent-ils d'une propreté insuffisante. Il faut reconnaître aussi que cette partie de la statistique est subordonnée à la tenue des feuilles de travail, qui peut laisser à désirer.

TABLEAU C. — Pavages.

On ne voit aucune observation générale à faire au sujet des pavages, qui en constituent qu'une faible fraction de la longueur des routes nationales. On appelle toutefois l'attention de MM. les Inspecteurs généraux sur les questions qui se rapportent à cette catégorie de chaussées, surtout pour les départements où elles sont en proportion notable.

(N° 80)

[20 mai 1889]

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Mes prédécesseurs vous ont plusieurs fois signalé la nécessité d'imprimer aux affaires dont l'instruction vous est confiée toute l'activité compatible avec l'étude approfondie des projets, et avec l'intérêt de l'État. Il est nécessaire d'écarter toutes les causes de lenteur et toutes les complications inutiles. J'insiste tout particulièrement sur ce point, et sur l'urgence de faire savoir aux intéressés que leurs demandes sont examinées avec soin par ceux à qui leurs études et leur expérience donnent une compétence toute spéciale. Toutefois, vous devez vous rappeler que vous êtes les représentants du pouvoir central, et que vous ne devez entreprendre aucune étude de projet sur la demande des administrations locales, sans en avoir reçu auparavant l'autorisation du Ministre.

J'appellerai également d'une façon toute particulière votre attention sur la bonne harmonie qu'il est si désirable de voir régner, dans une même région, entre les fonctionnaires ressortissant aux divers ministères. L'autorité des uns et des autres envers le public et leurs propres agents, l'étude et l'expédition rapide des affaires ne peuvent que gagner à ce qu'il soit bien constaté qu'ils marchent toujours d'accord.

Dans notre organisation politique et administrative, le préfet

est le délégué du gouvernement tout entier dans chaque département. Il le représente au point de vue politique, et c'est par son intermédiaire que la plupart des affaires arrivent aux divers services ou reviennent à l'Administration centrale. Il est donc inadmissible que des fonctionnaires puissent entrer en opposition plus ou moins ouverte avec lui.

Vous n'oublierez pas non plus de rappeler aux employés de tout grade que si la République est respectueuse des sentiments intimes de tous les citoyens, elle ne saurait tolérer que des agents qui ont l'honneur d'appartenir au gouvernement et sont dépositaires d'une partie de la puissance publique puissent employer l'autorité qu'elle leur donne à mêler leurs attaques à celles des adversaires de nos institutions.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

PERSONNEL

(N° 81)

Février 1889

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 9 février. — Sont nommés Inspecteurs Généraux de 2e classe, hors cadre, pour prendre rang à dater du 16 février 1889, les Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Rousseau** (Armand) ;
Cendre (Gustave).

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 21 janvier. — M. **Siegler**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 1er février. — M. **Sabouret**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Trépied**, Ingénieur ordinaire de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester

au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, à la résidence de Toulouse.

Arrêté du 6 février. — **M. Garreta**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Mantes, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 2e Division) est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth, en qualité de Directeur des travaux.

Arrêté du 7 février. — **M. Jégou d'Herbeline**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché au service de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie.

3° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 13 février. — **M. Lefranc**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et d'un service spécial de chemins de fer, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

4° DÉMISSION.

Décret du 18 janvier. — Est acceptée la démission de **M. Merceron-Vicat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe en congé renouvelable.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Salley (Jacques), Sous-Ingénieur.	1er janv. 1889
M. Malibran, Ingénieur en Chef de 2e classe . .	4 fév. 1889
M. Daigremont, Ingénieur en Chef de 1re classe.	28 fév. 1889

M. Daigremont est maintenu en activité par application des dispositions de l'article 47 du décret du 9 novembre 1853.

Il est d'ailleurs autorisé à transférer sa résidence à Tours.

M. Wolff, Inspecteur Général de 2e classe. . . .	1er mai 1889

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 23 janvier 1889. — **M. Bresse**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Châlons-sur-Marne, au service de la navigation de la Marne, passe, à la résidence de Paris, au service de la Commission d'annonce des crues.

Arrêté du 30 *janvier*. — Le service de la navigation du Tarn qui formait un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire (**M. Monribot**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Montauban) est réparti comme il suit en deux arrondissements :

1er *Arrondissement :*

Section comprise dans le département du Tarn :

M. Berget, Ingénieur ordinaire de 1re classe déjà attaché, à la résidence d'Albi, à divers services de construction et d'exploitation de chemins de fer.

2e *Arrondissement :*

Section comprise dans les départements de la Haute-Garonne et de Tarn-et-Garonne :

M. Nicolas, Ingénieur ordinaire de 3e classe déjà chargé, à la résidence de Montauban, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et du 2e arrondissement du service de la navigation de la Garonne.

MM. Nicolas et **Berget** sont attachés, en outre, dans l'étendue de leurs arrondissements respectifs, au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Tarn.

M. Monribot, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur à Montauban, reste exclusivement chargé de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire et hydraulique du département de Tarn-et-Garonne.

Arrêté du 1er *février*. — La mission spéciale confiée à **M. Dieulafoy**, Ingénieur en Chef de 2e classe est prolongée du 1er janvier au 31 décembre 1889.

Arrêté du 2 *février*. — **M. Buffet** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé d'une mission d'études à l'étranger, est provisoirement attaché au service du 13e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées (**M. Fénoux**, Inspecteur général de 2e classe).

Arrêté du 6 *février*. — **M. Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Clermont-Ferrand, à divers services de construction et d'exploitation de chemins de fer, passe, à la résidence de Mantes, au service de la 3e section de la navigation de la Seine — 2e Division — 1er arrondissement, en remplacement de **M. Garreta**, mis en congé renouvelable.

Décision du 9 *février*. — **M. Limasset**, Ingénieur ordinaire de

1re classe attaché, à la résidence de Châlons, au service ordinaire du département de la Marne, est désigné pour assurer l'intérim du 1er arrondissement du service de la navigation de la Marne, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Bresse**.

Décret du 9 *février*. — M. **Gay**, Inspecteur général de 2e classe, Directeur des chemins de fer, est nommé Conseiller d'État en service extraordinaire.

Arrêté du 9 *février*. — Le Contrôle de la nouvelle gare maritime du Havre et de la voie destinée à y donner accès — lignes comprises entre les voies du bassin Bellot et l'entrée de la gare de triage de Graville — est rattaché aux attributions des Ingénieurs du service maritime du département de la Seine-Inférieure — 1re section.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Bougie à Beni-Mansour (réseau de l'Est-Algérien) est organisé de la manière suivante, sous les ordres de M. **Neveu-Derotrie**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alger, savoir :

I. *Travaux neufs et d'entretien*.

MM. **Réguis**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Bougie;
Viallet, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Bougie.

II. *Exploitation technique et matériel*.

MM. **Jacob**, Ingénieur des Mines, à Constantine;
Grand, Garde-mines, à Constantine.

III. *Exploitation commerciale*.

M. **Roch**, Inspecteur particulier, à Alger.

IV. *Surveillance administrative*.

M. **N...**, Commissaire à Bougie (emploi créé).

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *janvier* 1889. — M. **Martin** (Léon), Concours de 1882-n° 16, Bouches-du-Rhône, service maritime.

9 *février*. — M. **Meunier** (Eugène), Concours de 1882-n° 4, Pas-de-Calais, service ordinaire.

14 *février*. — M. **Lucas** (Bruno), Concours de 1882-n° 345, Charente-Inférieure, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

15 *février* 1889. — M. **Mercier** (Alfred), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Serres** (Germain), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

18 *décembre* 1888. — M. **Muraccioli** (Pierre), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Tonkin, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

29 *janvier* 1889. — M. **Diard** (Alphé), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour raisons de santé jusqu'au 16 janvier 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

Idem. — M. **Gataz** (Alexandre), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles jusqu'au 1er février 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

30 *janvier*. — M. **Couillard** (Edouard), Conducteur de 3e classe démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et placé dans la situation de congé sans traitement.

1er *février*. — Un congé de deux ans sans traitement est accordé pour affaires personnelles, à M. **Giraudel** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corrèze.

2 *février*. — M. **Wuillème** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Ardennes, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

22 *février*. — M. **Bocquenet** (Auguste), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Dijon, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

30 *janvier* 1889. — M. **Périguey** (Blaise), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la voirie urbaine et des bâtiments communaux de la Ville de Langon.

Idem. — M. **Mencière** (Jean), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité de Chef de section, à la résidence de Poitiers.

12 *février*. — M. **Marty** (Marius), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnié des chemins de fer du Midi, à la résidence de Toulouse.

13 *février*. — M. **Démangel** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Besançon à la frontière Suisse, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la construction des chemins de fer du Gouvernement chilien.

14 *février*. — M. **Millet** (Georges), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service du Gouvernement chilien.

5° DISPONIBILITÉ.

29 *janvier* 1889. — M. **Berchet** (Philippe), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de la Loire, est mis en disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

31 *janvier*. — M. **Pouzergues** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Lot, au service de la navigation du Lot, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois pour raisons de santé.

9 *février*. — M. **Teyssonnières** (Pierre), Conducteur de 1re classe,

en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'au 31 janvier 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période de six mois.

9 *février*. — **M. Archen** (Gabriel), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de la Meuse, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an pour raisons de santé.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 17 janvier 1889, par lequel **M. Kervern** (Albert), Conducteur de 3e classe en disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi, a été remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

M. Kervern est maintenu dans la situation de disponibilité pour défaut d'emploi jusqu'au moment où une destination pourra lui être assignée.

6° DÉMISSIONS.

29 *janvier* 1889. — Est acceptée la démission de **M. Capel** (Edmond), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris.

30 *janvier*. — Est acceptée la démission de **M. Guillemain** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne.

22 *février*. — Est acceptée la démission de **M. Jougla** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à la résidence du Perreux (Seine).

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Grosjean (André), Conducteur de 1re classe, en congé sans traitement.	21 oct. 1888
M. Monot (Ferdinand), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.	1er janv. 1889
M. Mottet (Victor), Conducteur de 3e classe, Isère, service ordinaire.	1er janv. 1889
M. Juge (Eugène), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	1er mars 1889
M. Lelarge (Charles), Conducteur de 1re classe, Eure, service ordinaire.	1er mars 1889
M. Remengeon (Jean), Conducteur de 1re classe, Cher, service ordinaire.	1er mars 1889
M. Aubry (Eugène), Conducteur de 3e classe, en	

congé illimité au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est. . . . . 19 mars 1889

M. Dupin (Théodore), Conducteur de 1re classe, Indre-et-Loire, service ordinaire. . . . . 1er avril 1889

M. Lislot (Eugène), Conducteur de 1re classe, Seine, service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi. . . . . 16 mai 1889

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. Vignoli (Sébastien), Conducteur de 4e classe, Corse, service ordinaire. . . . . 31 déc. 1888

M. Roche (Charles), Conducteur de 3e classe, Lozère, service ordinaire. . . . . 11 janv. 1889

M. Moreaux (Henri), Conducteur principal, Seine, service ordinaire. . . . . 20 janv. 1889

9° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *octobre* 1888. — **M. Falcou-Marseillan** (Pierre), Conducteur de 2e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

23 *janvier* 1889. — **M. Jollet** (Achille), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service de la navigation de la Seine (1re Section — 1re Division), passe au service ordinaire du département de la Seine.

29 *janvier*. — **M. Simon** (Barthélemy), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Gengoux à Montchanin, passe au service ordinaire du département de la Loire.

30 *janvier*. — **M. Bazou** (Henri), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Cosne à Clamecy, passe, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne.

Idem. — **M. Maldant** (Henri), Conducteur de 3e classe détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis est attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent.

2 *février*.— **MM. Bronzini** (Jean), Conducteur principal et **Rafini** (Mathieu), Conducteur de 2e classe, attachés au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du département de la Corse, passent au service de la construction des chemins de fer du même département.

5 *février*. — M. **Boissel** (Henri), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer d'Evreux au Neubourg, passe au service ordinaire du même département.

M. Boissel reste d'ailleurs attaché accessoirement au service des études et travaux du chemin de fer d'Evreux au Neubourg.

7 *février*. — M. **Bouché** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe au service ordinaire du département de la Drôme.

Idem. — M. **Le Goff** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service ordinaire du département du Morbihan.

Idem. — M. **Roux** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, passe au service ordinaire du même département.

12 *février*. — M. **Bardin** (Étienne), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, même département.

Idem. — M. **Neyrolles** (Sylvain), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Brossard** (Jean), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Simon** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Meuse, passe, dans le département de l'Aisne, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Laon à Liart.

13 *février*. — M. **Gérardin** (Ernest), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire du département du Cher.

Idem. — M. **Vagnac** (Hippolyte), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Mayenne, au service des études et travaux du chemin de fer de Pouancé à Laval, passe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

16 *février*. — M. **Perny** (Jules), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est remis en activité et attaché, dans le département

de l'Aube, au service de la navigation de la Seine (1re Section — 1re Division).

22 *février*. — M. **Sornas** (Alfred), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Romorantin à Blois, passe au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

Idem. — M. **Fournier** (Pierre), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Corrèze.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

DÉCRETS.

(N° 82)

[28 août 1888]

Décret qui autorise la Chambre de commerce de Dunkerque à établir et à administrer un Outillage public dans le port de cette ville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dunkerque est autorisée à établir et à administrer dans le port de Dunkerque un outillage public, conformément aux clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Les comptes et les budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de l'outillage public autorisé par le présent décret formeront des comptes et budgets spéciaux. Ces comptes et budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce, à l'occasion de services publics entretenus et subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, mais après avis du ministre des travaux publics. Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur l'avis conforme du ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le décret du 30 janvier 1875 (*) ci-dessus visé est rapporté.

(*) V. *Annales* 1876, p. 762.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Dunkerque est autorisée à établir et à administrer dans le port de Dunkerque, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend :

1° Des grues ou des treuils, mus mécaniquement, pour le chargement ou le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur les quais, pour le mâtage et le démâtage des navires;

2° Des hangars pour abriter les marchandises pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais;

3° Un service de remorquage par bateaux à vapeur, pour faciliter l'entrée et la sortie des navires, leur circulation et leurs manœuvres dans le port et au delà du port;

4° Une cale de radoub destinée à la visite et à la réparation du matériel de remorquage et affectée en outre à l'usage du public.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils, des hangars, des remorqueurs et de la cale de radoub est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels les engins et hangars sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir ou d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels engins ou abris qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — *A*. Les engins de levage et abris que la chambre de commerce est tenue dès maintenant d'établir sont les suivants :

1° 10 grues mobiles à deux puissances de 750 kilogrammes et de 1.500 kilogrammes;

2° 5 grues mobiles à deux puissances de 2.000 kilogrammes et de 3.000 kilogrammes;

3° Une bigue flottante à vapeur de 40 tonnes;

4° Des hangars couvrant une surface d'environ 18.500 mètres carrés.

B. Les sept remorqueurs et leurs magasins et accessoires, constituant le matériel existant de l'ancienne concession instituée par le décret du 15 septembre 1859, forment le matériel initial du nouveau service de remorquage dont l'administration est confiée à la chambre de commerce.

Le nombre de remorqueurs que le permissionnaire est tenu pour le moment de maintenir en service est fixé à 5, dont 1 de réserve.

Les 4 premiers doivent avoir des puissances respectives minima de 460, 350, 280 et 145 chevaux-vapeur.

Chaque remorqueur doit être muni :

1° De toutes les pièces de rechange nécessaires pour éviter tout chômage autre que ceux résultant d'accidents de force majeure ;

2° De tous les cordages et appareils de remorquage nécessaire.

C. La cale de radoub dont l'administration est également confiée à la chambre est la cale établie, en vertu d'un décret du 30 janvier 1875, par le sieur *de Quillac* sur la rive gauche du port d'échouage avec entrée sur l'élargissement que présente ce port, en avant de l'écluse à sas du bassin de l'Ouest.

Cette cale restera disposée de manière à ce qu'on puisse y visiter et réparer des navires ayant 77 mètres de longueur à la quille, en asséchant complètement la quille de ces navires : en toutes circonstances de marée pour ceux dont le poids n'excèdera pas 700 tonnes, et aux marées de vives eaux pour ceux dont le poids sera compris entre 700 et 1.000 tonnes.

Art. 4. — L'emplacement définitif des hangars et des appareils fixes, ainsi que des postes d'accostage des remorqueurs, les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement des appareils mobiles, l'emplacement des bâtiments annexes pour machines à vapeur, accumulateurs de force motrice, magasins et bureaux, le tracé des conduites d'eau ou de gaz ou des conducteurs électriques, sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prévus par l'article 5 ci-après.

Est autorisé le maintien sur les emplacements actuels des bureaux et bâtiments existants pour le service de la cale de radoub.

Art. 5. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets d'acquisition, d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins existants ou à installer.

Ces projets doivent comprendre tous les plans, dessins, devis descriptifs et estimatifs et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire et les dispositions du matériel.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires soit pour que la liberté et la sécurité des quais et la conservation des ouvrages du port soient assurés, soit pour que les engins de levage, les hangars, les remorqueurs et la cale de radoub satisfassent aux conditions d'une bonne exploitation.

Il peut prescrire que certaines parties des hangars soient disposées de manière à être fermées la nuit par mesure de sécurité, et que certaines parties couvrent les voies ferrées affectées au stationnement des wagons de chemins de fer en cours de chargement ou de déchargement le long des terre-pleins des quais.

En ce qui concerne les ouvrages et engins existants, un inventaire descriptif et estimatif sera dressé par la chambre de commerce et arrêté par le ministre des travaux publics, après vérification par les ingénieurs.

Art. 6. — (*Comme au type.*)

Art. 7. — Les ouvrages et engins administrés par le permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Le permissionnaire doit tenir constamment propres les abords des grues fixes, des voies de roulement des grues mobiles, les abords des postes d'accostage des remorqueurs, ainsi que l'intérieur des hangars et de l'enclos de la cale de radoub.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 8 à 13. — (*Comme au type.*)

Art. 14. — *A. Ouvrages nouveaux.* Le permissionnaire devra avoir terminé, dans les délais ci-après, les travaux de premier établissement des nouveaux appareils et des hangars qui font l'objet de la présente autorisation :

1° Dans un délai d'un an à dater du décret d'autorisation, 4 grues roulantes de 750 et 1.500 kilogrammes, 2 grues roulantes de 2.000 et 3.000 kilogrammes, la bigue flottante de 40 tonnes et des hangars couvrant sur le quai de rive gauche de la darse I une surface d'au moins 7.000 mètres carrés;

2° Dans un délai d'un an à dater de la mise en service de la darse II, le reste des ouvrages prévus au paragraphe *A* de l'article 3.

B. Ouvrages existants. L'inventaire prévu au dernier paragraphe de l'article 5 ci-dessus pour les remorqueurs, la cale de radoub et les installations accessoires actuellement en service sera présenté dans un délai d'un mois à dater de la notification qui sera faite de la présente autorisation.

Les travaux nouveaux ou les modifications dont l'exécution sera reconnue nécessaire par le ministre des travaux publics, la chambre de commerce entendue, à la suite de la reconnaissance à laquelle il sera procédé pour la vérification de cet inventaire, devront être terminés dans le délai qui sera fixé par la décision du ministre à dater de la notification de cette décision.

Art. 15. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien seront exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

A mesure que les travaux de premier établissement ou de réfection, s'il y a lieu, pour les ouvrages existants, seront terminés, chaque abri, engin ou groupe susceptible d'être utilisé isolément fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs, sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Pour les ouvrages ou engins existants pour lesquels aucune modification ne serait reconnue nécessaire, la mise en service sera autorisée par un arrêté préfectoral pris sur le vu du procès-verbal de la reconnaissance prévue à l'article précédent.

Art. 16. — (*Comme au type.*)

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement des navires aux quais outillés par lui, dans la

police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais, non plus que dans la police de la circulation des navires aux abords du port ou dans le port.

Art. 18. — Les appareils de chargement et de déchargement, les remorqueurs et la cale de radoub sont mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes, sous les réserves mentionnées au présent article.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et la date de leur production, sur des registres à souche tenus par les soins du permissionnaire. Ces registres sont communiqués, sans déplacement, à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance. Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage de tous les engins. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. En cas d'urgence, et sur la réquisition du capitaine de port, les engins employés pour d'autres services peuvent être enlevés à ces navires pour être affectés immédiatement aux opérations des bâtiments appartenant à l'Etat.

L'ordre de sortie des navires à remorquer est réglé suivant leur tirant d'eau. Un droit de préférence est toutefois accordé aux navires de plus faible tirant d'eau qui, par leurs formes, l'état de leur coque ou la nature de leur chargement ne pourraient supporter l'échouage dans l'avant-port. En cas de contestation entre le permissionnaire et les intéressés, le capitaine de port fixera l'ordre suivant lequel les navires doivent être remorqués. Les bateaux armés pour la pêche au poisson frais ne seront admis à se servir des remorqueurs que lorsqu'ils peuvent le faire sans nuire au remorquage des autres navires qui ont toujours la priorité sur eux.

Les navires à voile ou à vapeur ayant au moins 700 tonneaux de jauge nette jouissent d'un droit de préférence pour l'usage de la cale de radoub, par rapport aux navires de moindre tonnage.

Enfin l'ordre de priorité pour l'usage de tous les engins est réglé par le capitaine du port dans tous les cas d'urgence, et l'appréciation de ces cas lui appartient exclusivement.

Dans le cas où les droits de préférence et tours de faveur stipulés ci-dessus ont été exercés par un ou plusieurs navires, l'armateur ou le capitaine de tout navire inscrit pour faire usage des engins antérieurement aux navires favorisés a le droit de faire rayer son inscription au registre à souche, et les arrhes qu'il a versées lui sont restituées.

Art. 19. — Le permissionnaire est tenu de donner ses appareils en location au public avec la force motrice et les mécaniciens pour faire fonctionner les appareils à vapeur, hydrauliques ou électriques, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane sur la demande de la personne qui devra faire usage des appareils.

Art. 20. — Le permissionnaire doit tenir constamment équipés, chauffés et prêts à fonctionner, de jour et de nuit, deux des remorqueurs pour le service extérieur et un pour le halage à l'intérieur du port.

Un pilote, présenté par la chambre de commerce et agréé par le préfet, est placé à bord de chacun des remorqueurs employés au service extérieur; il est payé par la chambre de commerce.

A moins de cas de force majeure, ces bateaux doivent, tant que l'état de la mer le permet, se mettre à la disposition des navires pour lesquels la demande en est faite, dans les conditions prescrites par les règlements de détail prévus à l'article 24.

Dans le cas où tous les bateaux remorqueurs de la chambre de commerce seraient déjà utilisés et où des remorqueurs supplémentaires deviendraient nécessaires, soit à raison du mauvais temps, soit par l'apparition en vue du port de bâtiments en détresse, la chambre de commerce devrait s'entendre avec les propriétaires des bateaux à vapeur existants dans le port pour pourvoir le plus promptement possible à ces services imprévus.

Art. 21. — Ceux qui font usage des remorqueurs doivent se conformer, pour l'établissement des remorques et pour la conduite des navires, aux injonctions que les capitaines des remorqueurs ont qualité pour leur donner, en exécution des règlements de détail prévus à l'article 24.

Dans le cas où il est demandé que plusieurs navires soient remorqués ensemble, le capitaine du remorqueur détermine le nombre de ceux qui peuvent être admis à une même remorque après avis des pilotes des navires à remorquer.

Art. 22. — Le permissionnaire doit recevoir sur la cale les navires à visiter ou à réparer dès qu'ils se présentent dans l'ordre défini à l'article 18; il doit soutenir et maintenir chaque navire sur le ber mobile à l'aide de tins et sous-ventrières en nombre suffisant et prendre les dispositions convenables pour que le navire reste bien droit hors de l'eau et n'éprouve, par l'échouage, aucune déformation; il doit tirer le navire hors de l'eau en moins de 2 heures et le maintenir à sec, la quille au-dessus du niveau moyen des hautes mers de vives eaux, pendant tout le temps nécessaire à sa réparation; enfin, le remettre à l'eau avec toutes les précautions nécessaires pour que le navire n'éprouve aucune avarie.

Il ne peut faire échouer à la fois sur le ber deux ou plusieurs navires sans l'adhésion écrite des armateurs intéressés.

Ne sont admis sur la cale que les navires dont le poids total, y compris le lest ou les marchandises conservés à bord, ne dépasse pas 1.000 tonnes.

Les manœuvres relatives à l'approche de la cale de radoub, à l'entrée, à l'échouage et à la sortie des navires sont faites par les soins et aux frais de l'armement, le permissionnaire n'intervenant que depuis le moment où, le navire échouant, il y a lieu de le maintenir par dessous, en serrant les sous-ventrières jusqu'au moment où, à la suite du lancement, le navire se retrouve à flot.

Sont également à la charge de l'armement : 1° les accores que le capitaine ou l'armateur voudrait passer en outre des sous-ventrières pour mieux soutenir les diverses parties du navire pendant les opérations; 2° la préparation des tins spéciaux ou sous-ventrières spéciales que le capitaine ou l'armateur voudrait disposer à l'avance pour former un ber épousant exactement les formes du navire.

Avant le lancement, les capitaines et armateurs doivent nettoyer avec soin la cale et le châssis mobile de tous les détritus, débris, matériaux, etc., amenés par ou pour leurs réparations; faute de quoi le permissionnaire y peut pourvoir d'office, à leurs frais, après avoir fait dresser procès-verbal par le service du port.

Les capitaines ou armateurs peuvent faire exécuter les mouvements d'entrée, d'échouage, d'accorage, de sortie et les réparations de leurs navires par qui bon leur semble.

Le permissionnaire peut, sur leur demande, consentir à se charger des manœuvres relatives à l'entrée, à l'échouage ou à la sortie des navires, ou de la fourniture en location ou de la pose des accores, chevalets, échafaudages et tous accessoires de l'exploitation de la cale.

Les navires en bois ne peuvent chauffer leur carène sur la cale de radoub sans avoir fait disposer par le permissionnaire une pompe à incendie à proximité du côté en chauffage.

Le chauffage du brai, coltar, goudron, ou en général de toutes matières inflammables, est fait seulement dans la pigoulière.

Lorsque plusieurs navires sont inscrits pour monter sur la cale, la durée de l'occupation pour chacun d'eux est limitée à quinze jours, à moins d'une autorisation donnée par l'ingénieur du port en raison de circonstances exceptionnelles dont l'appréciation lui appartient.

Art. 23. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des engins flottants ou établis sur le domaine public.

Il est tenu de déplacer momentanément ses engins, en service ou non, toutes les fois qu'il en est requis soit par les officiers de port pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs du port pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui doivent optempérer immédiatement aux injonctions des officiers de port et des ingénieurs : faute de quoi lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs, aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civilement responsable.

Art. 24. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des particuliers qui font usage des engins ou des magasins, ainsi que des mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Art. 25. — Le capitaine des bateaux remorqueurs, les agents et gardiens que le permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont, dans ce cas, assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 26. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui l'exploitation de tout ou partie de ses engins ou abris et la perception des taxes fixées par le tarif; mais, dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 27. — L'exploitation des engins et abris autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 28. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'exploitation, pour l'usage de ses engins et abris, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 29. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des engins et abris sont les suivantes :

A. *Grues roulantes.*

DÉSIGNATION DES APPAREILS	PRIX, POUR LES JOURS OUVRABLES,		
	de la demi-journée de travail pendant les heures réglementaires du travail de la douane	de l'heure en dehors des heures réglementaires du travail de la douane	
		De jour	De nuit
Grues de 750 à 1 500 kilogrammes	10 fr.	2 fr.	3 fr.
Grues de 2.000 à 3.000 kilogrammes. . . .	20 fr.	3 fr.	4 fr.

Les taxes fixées pour les grues de moins de 1.500 kilogrammes sont appliquées aux grues de 2.000 à 3.000 kilogrammes lorsque le locataire ne fait usage de ces grues que pour soulever des poids inférieurs à 1.500 kilogrammes.

B. *Bigue flottante de quarante tonnes.*

A. Prix de location par tonne manutentionnée pendant les heures réglementaires du travail de la douane :

POIDS DES COLIS	PRIX DE LOCATION par tonne
Jusqu'à 10 000 kilogrammes	3 fr.
De 10.001 à 20.000 kilogrammes	5
De 20.001 à 30.000 kilogrammes	7
De 30.001 à 40.000 kilogrammes	9

B. Supplément par heure de travail de la grue, de jour ou de nuit, pendant les jours ouvrables, en dehors des heures réglementaires du travail de la douane :

Par heure de jour (sans fractions). . . . . 20 fr.
Par heure de nuit (sans fractions) 40

Pour la manutention des colis ne dépassant pas 10.000 kilogrammes, le prix de location est calculé sur un poids de 10.000 kilogrammes par colis, sans que la perception totale puisse être inférieure à 50 francs pour un déplacement de la grue. La taxe par tonne est réduite à 1f, 50 lorsque, sur un même point, la grue est employée sans interruption pour la manutention de cinq colis au moins ou que le public a intérêt à payer comme pour trois colis.

Pour les colis dont le poids dépasse 10.000 kilogrammes, le prix est calculé d'après le poids réel en tonnes, les excédents se payant par fractions progressives et indivisibles de 250 kilogrammes.

C. *Dispositions communes aux grues roulantes et à la bigue flottante.*

Les tarifs définis aux paragraphes *A* et *B* s'appliquent aux jours ouvrables; ils sont augmentés de moitié lorsqu'il est fait usage des appareils en dehors des jours ouvrables.

Ceux qui veulent employer les appareils en dehors des jours ouvrables, ou pendant les jours ouvrables en dehors des heures réglementaires du travail de la douane, doivent en faire la déclaration écrite, en produisant, s'il y a lieu, l'autorisation de la douane.

Pour les grues roulantes, le prix d'une journée est payé à l'avance, à titre d'arrhes, lors de la demande de l'engin.

Pour la grue de 40.000 kilogrammes, il est payé à l'avance une somme de 30 francs.

Les arrhes et le tour d'inscription sont perdus, si les engins demandés en location ne sont pas utilisés au moment où ils deviennent libres.

D. *Hangars.*

Taxe de séjour pour les marchandises déposées sous les hangars, par tonneau d'affrétement :

1° Pour une première période indivisible de cinq jours. 0f,15
2° Pour une nouvelle période également indivisible de cinq jours. 0 ,20
3° Depuis le onzième jusqu'au quinzième jour, par jour. . . . . 0 ,05
4° Au delà du quinzième jour, par jour. . . . . 0 ,10

A partir du jour où les délais réglementaires sont expirés, le payement des

taxes ne peut, en aucun cas, faire obstacle à l'enlèvement d'office des marchandises, effectué conformément au règlement de police du port.

E. *Remorquage.*

DÉSIGNATION DES SERVICES	PRIX par tonneau de jauge légale	MINIMUM DE PERCEPTION		
		pour un seul navire	pour deux navires ensemble	pour plus de deux navires ensemble
Première zone. — D'un point quelconque du port d'échouage au chenal, jusqu'à un mille au delà de la tête des jetées, et réciproquement.				
A L'ENTRÉE :	fr.	fr.	fr.	fr.
1. Navires français ou étrangers assimilés aux navires français par les traités.	0,30	30	40	50
2. Navires étrangers non assimilés . .	0,45	45	60	75
A LA SORTIE :				
3. Navires français et navires étrangers assimilés	0,20	20	30	40
4. Navires étrangers non assimilés . .	0,30	30	45	60
Deuxième zone. — D'un point quelconque du port d'échouage ou du chenal, jusqu'à quatre milles environ de la tête des jetées, et réciproquement.				
5. Navires français ou navires étrangers assimilés	0,60	60	80	100
6. Navires étrangers non assimilés . .	0,90	90	120	150
NOTA. Les limites de la deuxième zone dans la rade seront, à l'Ouest, la demi-distance entre les bouées noires n°s 3 et 5 ; à l'Est, la demi-distance entre les bouées rouges n°s 4 et 6.				
Troisième zone. — D'un point quelconque du port d'échouage ou du chenal, jusqu'à sept milles environ de la tête des jetées, ou réciproquement.				
7. Navires français ou étrangers assimilés	0,90	90	120	150
8. Navires étrangers non assimilés . .	1,35	135	180	225
NOTA. Les limites de la troisième zone dans la rade seront, à l'Ouest, le travers du phare de Gravelines ; à l'Est, la bouée noire de grande dimension du banc Trapégéer.				

Art. 9. — Lorsque deux ou plusieurs navires sont remorqués ensemble, chacun d'eux participe au payement du minimum proportionnellement à sa jauge.

Art. 10. — Lorsque, dans une remorque de plusieurs navires, il se trouve des navires non assimilés, le calcul de la somme à payer par ces navires se fait en leur appliquant les prix des navires français, mais en augmentant leur jauge de moitié.

Art. 11. — Les bâtiments de marine militaire payent les droits d'usage comme les navires de commerce de leur nation.

Art. 12. — Pour les bateaux armés en vue de la pêche au poisson frais, les droits d'usage sont réduits de moitié. Toutefois les minima de perception leur sont appliqués sans réduction; mais quand la remorque comprend des navires ne rentrant pas dans cette catégorie, la majoration de taxe résultant du jeu des minima porte exclusivement sur ces derniers.

Art. 13. — Tout capitaine de navire qui, s'étant fait inscrire pour prendre son tour de remorquage, renonce pour un motif quelconque à en profiter, paye à la chambre de commerce, à titre d'indemnité, une somme égale au quart du droit d'usage pour le minimum de parcours, calculé d'après le tonnage de son bâtiment.

Art. 14. — Les services autres que le remorquage rendus à la mer, dans le chenal ou dans les bassins, donnent lieu à une rémunération spéciale dont les tarifs doivent être établis conformément à l'article 46 ci-après :

F. *Cale de radoub.*

NUMÉROS d'ordre	DÉSIGNATION DES SERVICES	TAXES ou prix
	OCCUPATION DE LA CALE	
	Navires à voiles ou à vapeur avec un lest ou une cargaison partielle ne dépassant pas 15 tonnes par 100 tonneaux de jauge brute :	fr.
1	Le premier jour, par tonneau de jauge.	0,60
2	Le deuxième, le troisième et le quatrième jour, par jour et par tonneau de jauge.	0,30
3	Au delà du cinquième jour, par jour et par tonneau de jauge.	0,30
	Supplément pour les navires à voiles ou à vapeur ayant un lest ou une cargaison qui dépasse 15 tonnes par 100 tonneaux de jauge brute :	
4	Par tonne de lest ou de cargaison, ou excès sur la proportion ci-dessus et pour chaque jour de séjour sur la cale, y compris le premier.	0,10
	Asséchement et occupation du châssis mobile pour la préparation d'un ber ou de tins spéciaux, ou pour l'enlèvement du ber ou des tins spéciaux après lancement :	
5	Pour tout navire à voiles ou à vapeur, quel que soit son tonnage et par jour d'occupation.	250,00
	OPÉRATIONS FACULTATIVES	
	ENTRÉE DES NAVIRES A LA CALE OU SORTIE DES NAVIRES	
6	Pour prendre un navire à voiles ou à vapeur dans un wagon de 100 mètres à partir de l'entrée de la cale, le haler dans l'intérieur, l'amener au-dessus du ber et le faire échouer, y compris fourniture des aussières et tous cordages nécessaires, par tonneau de jauge brute	0,10
7	Pour dégager un navire à voiles ou à vapeur de dessus le ber et le conduire en dehors de la cale dans le port d'échouage, à 100 mètres au plus de l'entrée de la cale, compris fourniture des aussières et tous cordages nécessaires, par tonneau de jauge brute.	0,05
	FOURNITURE ET EMPLOI D'ACCESSOIRES DE L'EXPLOITATION	
8	Pour la location d'accores et de pièces de charpente quelconques destinées à étayer les navires sur la cale pendant sa réparation ou à servir d'échafaudages ou de chemins	

NUMÉROS d'ordre	DÉSIGNATION DES SERVICES	TAXES ou prix
	d'accès, y compris les cordages ou ferrures employés aux assemblages, par mètre cube de bois en location et par jour.	fr. 0,30
9	Pour mise en place et déplacement, sur la demande du capitaine, d'accores, d'échafaudages et de charpentes quelconques employées aux installations faites autour du navire, y compris façon des assemblages avec cordages ou ferrures, par mètre cube de bois employé ou déplacé . . .	20,00
10	Pour recepage d'époutilles, espars ou étais nécessités par l'accorage du navire, suivant la détérioration et par pièce.	De 1f à 5f
11	Pour démontage ou enlèvement d'accores, d'échafaudages ou de charpentes provisoires quelconques, y compris démontage et enlèvement des cordages et ferrures d'assemblage, par mètre cube de bois démonté et enlevé.	10,00
	OPÉRATIONS ACCESSOIRES RELATIVES AU CHAUFFAGE	
12	Location d'une pompe à incendie pour les navires qui chauffent sur la cale, par jour et par côté de navire, gardien compris	6,00
	Chauffage du brai, du coaltar, du goudron ou de toute matière inflammable, y compris les ustensiles nécessaires pour ce chauffage :	
13	Pour un navire à voiles jusqu'à 200 tonneaux de jauge exclusivement, par jour.	6,00
14	Pour un navire à voiles de 200 à 300 tonneaux de jauge, par jour.	7,00
15	Pour un navire à voiles au-dessus de 300 tonneaux de jauge ou un navire quelconque, par jour.	8,00
	Les taxes prévues aux paragraphes 1, 2, 3, 6 et 7 ci-dessus sont toujours perçues pour un chiffre minimum de 150 tonneaux de jauge par bateau.	

Toute demande d'admission à la cale de radoub doit être accompagnée du versement entre les mains du permissionnaire, à titre d'arrhes, d'une somme de 100 francs.

Les arrhes et le tour d'inscription sont perdus, si le navire ne se présente pas à l'entrée de la cale au moment où elle est libre pour le recevoir.

Articles 30, 31, 32, 33, 34. (Les articles 32, 33, 34, 35, 36 *du type*.)

Art. 35. — Pour l'application du tarif du remorquage, le nombre de tonneaux de jauge à taxer est calculé d'après la jauge officielle de la douane française. Les navires à vapeur payent pour leur jauge nette, c'est-à-dire déduction faite de l'espace occupé pour les machines, chaudières et soutes à charbon.

La fourniture des remorques est comprise dans les prix fixés par les tarifs.

Les capitaines des navires remorqués ont le droit de renvoyer sans frais leurs pilotes à bord des remorqueurs.

Art. 36. — Pour l'application du tarif de la cale de radoub, le tonnage des navires est calculé d'après la jauge officielle de la douane française. Les navires à vapeur payent sur leur jauge nette, c'est-à-dire déduction faite de l'espace occupé par les machines, chaudières et soutes à charbon.

Le poids de la cargaison et celui du lest sont évalués d'après des certificats délivrés par la douane, en ce qui concerne la cargaison, et par le capitaine du port, en ce qui concerne le lest.

Les jours sont comptés de minuit à minuit. Le premier et le dernier jour sont mptés comme jours entiers, quelle que soit l'heure à laquelle a lieu l'entrée navire ou sa sortie.

On prend pour moment de l'entrée du navire, celui où il commence à s'en-ger entre les deux musoirs placés à l'extrémité de la cale du côté de l'avant-rt, et pour le moment de la sortie, celui où il finit de se dégager d'entre s musoirs.

L'entrée et la sortie des navires ne peuvent, à moins d'accord contraire, se ire que pendant le jour, c'est-à-dire du 1er mai au 1er septembre, de cinq ures du matin à sept heures du soir, et, pour le reste de l'année, de sept heu-s du matin à cinq heures du soir.

Dans le cas où un navire est halé à terre ou remis à flot en dehors de ces eures, le jour qui précède l'entrée ou celui qui suit la sortie est considéré mme jour de séjour.

La durée de l'occupation de la cale pour préparation d'un ber ou de tins péciaux est déterminée, en ce qui concerne le montant total de la taxe à per-voir, suivant le prix n° 5, en comptant comme entier le premier jour d'occu-pation, quelle que soit l'heure à laquelle ait eu lieu l'asséchement du châssis et ne comptant pas le dernier jour, quand l'échouage du navire sur son ber aura lieu ce même jour, mais en le comptant comme entier dans le cas con-traire.

Les dimanches et jours de fête reconnus par la loi ne sont pas payés s'il n'est pas travaillé au navire qui se trouve sur la cale ou à la préparation du ber.

Art. 37. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits en faveur des lignes régulières de navigation jouissant d'une place à quai spéciale en vertu d'arrêtés préfectoraux intervenus et à intervenir. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une ligne régulière doit être accordée de droit à toute autre ligne régulière qui se soumet aux mêmes conditions.

Art 38. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par le tarif maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Art. 39. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance

du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente aux emdroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions pour chaque service est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée sur la souche comme sur le reçu détaché de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté à toute réquisition aux ingénieurs du port qui en contrôlent la tenue.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 40. — (V. 41 *du type*).

Art. 41. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 29 peuvent être revisés soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en un abaissement de tarifs maxima, accepté par le permissionnaire, est approuvée par le ministre des travaux publics après avis du ministre du commerce et de l'industrie.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 38.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima qui auraient été antérieurement établies ne continuent, en conséquence, à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 42. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité.

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages fixes et du matériel;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages fixes et du matériel;

3° A concourir à l'amortissement du capital de premier établissement.

4° A constituer, concurremment avec les fonds provenant de l'ancienne concession de remorquage instituée par le décret du 10 septembre 1859, un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet du capital de premier établissement, le permissionnaire ne peut, sans l'autorisation des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, prélever annuellement, sur le produit des taxes,

e somme supérieure à 100.000 francs pour la constitution du fonds de ré-rve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maxi-um fixé par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'indus-. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes né-aires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 est alors ectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le ds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la ision des tarifs, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des treprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 40. doit, pour en disposer, obtenir dans chaque cas l'assentiment préalable des inistres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au paye-ent desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice à raison de its relatifs à son administration.

Art. 43. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 40, 41 t 42 ci-dessus et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de com-erce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois le chaque année, le projet du budget spécial de l'année suivante et le compte pécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année récédente.

Art. 44. — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppressions d'ouvrages donnée en exécution de l'article 50 ci-après, il sera pourvu, par décret déli-éré en Conseil d'État, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui raient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 45. — (V. 46 *du type*).

TITRE VI.

RÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 46. — La durée de l'autorisation est fixée à cinquante ans à partir de la te du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 47. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui ont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret ndu en Conseil d'État, sur le rapport du ministre des travaux publics, le ermissionnaire entendu.

Sans qu'il y ait faute du permissionnaire, l'autorisation en ce qui concerne a cale de radoub pourra être également retirée, par décret rendu sur la pro-osition du ministre des travaux publics, si l'administration reconnaît qu'il est tile d'adjoindre l'exploitation de la cale à l'exploitation des formes sèches de adoub actuellement en construction à Dunkerque.

Art. 48. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation ou à l'expiration de la cinquantième année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les bateaux et appareils avec leurs agrès et accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers et immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes leurs dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des engins et qui ne feraient pas partie de l'armement des remorqueurs, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert, et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les engins et abris doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas, au contraire, où le gouvernement déciderait que les engins et abris doivent être supprimés en tout ou en partie, ces engins et abris seront enlevés et les lieux remis dans l'état primitif, aux frais du permissionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Dans tous les cas, le permissionnaire serait tenu de remettre à l'État ce qui resterait du fonds de réserve après liquidation complète des dettes et obligations des divers services.

Art. 49 et 50. — (*Comme au type.*)

Art. 51. — Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas à la suppression partielle ou au déplacement des égouts, des tuyaux de conduite d'eau et de gaz posés sous le sol du domaine public, des conducteurs d'électricité aériens ou soutenus, et en général des ouvrages fixes accessoires qui peuvent être démontés et reposés sur un autre emplacement.

Il suffit que le préfet ordonne, sur l'avis de l'ingénieur en chef du service maritime, la suppression ou le déplacement de tel groupe déterminé de ces ouvrages pour que le permissionnaire soit tenu d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité dans les délais prescrits, faute de quoi l'administration procède d'office à l'exécution aux frais du permissionnaire.

Il en est de même pour les déplacements définitifs des engins mobiles ou roulants sur le domaine public qu'il serait reconnu utile par le préfet d'exclure d'un quai ou d'un bassin déterminé.

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 52. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des quais; elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir, en son nom, toutes les notifications administratives.

Art. 53. — Dans le cas où l'administration, usant de la faculté qu'elle s'est réservée par l'article 2, autoriserait l'établissement de nouvelles grues, le permissionnaire devra laisser les propriétaires de ces grues user des voies ferrées qu'il aura installées, sous la condition de contribuer, dans une juste mesure, aux frais d'établissement et d'entretien desdites voies.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des voies, il est statué par le ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Les grues qui seraient établies ultérieurement par des tiers devraient, d'ailleurs, être disposées et exploitées de manière à ne pas gêner la manœuvre des grues du permissionnaire.

Art. 54. — Le permissionnaire est tenu, dans la limite des disponibilités, de livrer à l'administration sur tout le parcours du réseau de distribution, lorsqu'elle en fera la demande, la force hydraulique ou électrique nécessaire pour la manœuvre des engins mobiles ou fixes employés dans les opérations relatives à l'exploitation du port, ou l'électricité nécessaire pour l'éclairage des quais.

Le permissionnaire est également tenu de mettre son personnel et son matériel à la disposition de l'administration, sur simple demande de l'ingénieur du port, pour assurer le service des phares et balises, ainsi que la surveillance, l'entretien et l'extension des ouvrages du port et de la rade. Ces services doivent être assurés avant tous les autres.

Le ministre des travaux publics fixe, la chambre de commerce entendue, la rémunération due pour la force et l'électricité fournie ou les services rendus à l'administration. Cette rémunération est payée à la fin de chaque exercice et calculée d'après le prix moyen de revient pendant l'année écoulée, fixé d'un commun accord, ou, à défaut d'accord, à dire d'experts.

Le permissionnaire peut enfin être requis par les officiers de port d'exécuter, pour le compte de qui de droit, les manœuvres nécessaires pour faire déplacer d'office les navires suivant les besoins de l'exploitation. Ces manœuvres sont ordonnées verbalement par les officiers ou maîtres de port aux agents du permissionnaire, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions qui leur sont faites.

Art. 55. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis les constructions, appareils et accessoires, une redevance annuelle de 1 franc qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines, à Dunkerque.

Cette redevance sera exigible à partir du 1er janvier qui suivra la date à laquelle le décret d'autorisation aura été rendu.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 56. — (*Comme au type.*)

Approuvé :

Le Ministre des travaux publics,

Signé : D. MONTAUD.

(N° 83)

[28 août 1888]

Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation dans le port d'Alger de deux ascenseurs destinés à relier les quais du port au boulevard de la République.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

Vu la demande du sieur *Sartor*, en date du 26 septembre 1885, tendant à être autorisé à établir et à exploiter deux ascenseurs sur les quais du port d'Alger;

Vu les rapports des ingénieurs, en date des 5 et 12 janvier, 17 mai 1888;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 16 décembre 1886, 1er mars et 16 juillet 1888;

Vu les conférences mixtes ouvertes entre les services intéressés, notamment l'avis de la commission mixte des travaux publics, en date du 20 juin 1887;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur la demande du sieur *Sartor*, notamment l'avis de la commission d'enquête du 10 décembre 1887;

Vu l'avis de la chambre de commerce d'Alger, en date du 22 mars 1888;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur *Sartor* est autorisé à établir et à exploiter dans le port d'Alger, aux conditions stipulées par le cahier des charges annexé au présent décret, deux ascenseurs destinés à relier les quais du port au boulevard de la République.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Objet de l'autorisation.

Art. 1er. — L'outillage que le sieur *Sartor* est autorisé à établir et à exploi-

ter dans le port d'Alger aux conditions déterminées par le présent cahier des charges comprend deux ascenseurs destinés à relier les quais du port au boulevard de la République et situés, l'un au droit du bassin nord de la douane, et l'autre au sud du bassin central.

Nature de l'autorisation.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils similaires qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation, à la condition toutefois que ces appareils ne seront pas situés à moins de 350 mètres de ceux du permissionnaire.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Nombre et nature des appareils autorisés.

Art. 3. — Les appareils que le permissionnaire est autorisé à établir consistent en deux ascenseurs devant occuper chacun sur les quais une superficie de terrain de 120 mètres carrés environ.

Emplacements.

Art. 4. — Les emplacements définitifs des ascenseurs seront déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Projets d'exécution.

Art. 5. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins à installer.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il jugera nécessaires pour assurer, en même temps que la sécurité dans l'exploitation des ascenseurs, la liberté et la sécurité de la circulation sur les quais et la conservation des ouvrages du port.

Exécution des travaux.

Art. 6. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Entretien des ouvrages.

Art. 7. — Les ouvrages établis par le permissionnaire doivent être constam-

ment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par l'administration sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Responsabilité vis-à-vis des tiers.

Art. 8. — Le permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins.

Frais de construction et d'entretien.

Art. 9. — Tous les frais de premier établissement, de modification et d'entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé, par le ministre des travaux publics, à apporter aux becs de gaz, aux trottoirs, chaussées, etc.

Indemnités aux tiers.

Art. 10. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, mais sans que l'État puisse être mis en cause, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien, et du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Le permissionnaire garantit expressément l'État contre toutes demandes d'indemnités de dommages qui pourraient se produire par suite de la construction ou de l'exploitation des ascenseurs.

Règlement de voirie.

Art. 11. — Le permissionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique en vue de l'établissement de tuyaux d'eau ou de gaz destinés au fonctionnement des ascenseurs.

Les travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la chaussée sera établie en bon état par les soins du permissionnaire et à ses frais.

Effets du libre usage de la voie publique.

Art. 12. — Il ne peut non plus élever contre l'administration aucune réclamation en raison de l'état des chaussées et terre-pleins ou de l'influence que cet état exercerait sur ses ouvrages, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient, pour les ascenseurs, soit de mesures temporaires d'ordre ou de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulière-

ment autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Délais d'exécution.

Art. 13. — Le permissionnaire devra avoir terminé le premier ascenseur dans le délai de dix-huit mois et le second dans le délai d'une année après la construction du premier.

Le premier délai commencera à courir à partir de la notification du décret de concession.

Contrôle de la construction et de l'entretien.

Art. 14. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

A mesure que les travaux de premier établissement de chaque ascenseur seront terminés, chaque ascenseur fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par l'administration, sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

TITRE III.

EXPLOITATION.

Éclairage et surveillance.

Art. 15. — Le permissionnaire est tenu d'entretenir à ses frais un nombre d'agents suffisant pour assurer la régularité du service.

Il est également tenu d'éclairer pendant la nuit les ascenseurs et leurs abords, s'il les fait fonctionner.

Mesures de détail.

Art. 16. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage de ses ascenseurs, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Agents du permissionnaire.

Art. 17. — Les agents et gardien que le permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont, dans ce cas, assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Sous-traités.

Art. 18. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs qu'il aura fait préalablement agréer par lui, l'exploitation de l'un ou des deux ascenseurs, et la perception des taxes fixées par le tarif; mais, dans ce cas, il demeure personnellement

responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Contrôle de l'exploitation.

Art. 19. — L'exploitation des ascenseurs autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

TITRE IV.

TARIFS.

Durée.

Article 20. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses ascenseurs, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après :

Taxes maxima.

Art. 21. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues, à partir de la mise en service des ascenseurs, sont les suivantes :

1° Voyageurs.

Par tête	Montée	0f,10
	Descente	0 ,10

2° Colis, bagages, marchandises.
(Montée ou descente.)

De 1 à 15 kilogrammes	0f,10
De 15 à 20 kilogrammes	0 ,15
De 20 à 30 kilogrammes	0 ,20
De 30 à 40 kilogrammes	0 ,25
De 40 à 50 kilogrammes	0 ,30

Au-dessus de 50 kilogrammes, il sera perçu 0f,05 pour chaque dizaine de kilogrammes en plus.

Dispositions particulières des tarifs.

Art. 22. — Les enfants âgés de moins de trois ans ne payent rien.

De trois à sept ans, ils payent demi-place.

Le permissionnaire aura la faculté de refuser les objets trop encombrants et de ne livrer les colis qu'après le service des passagers.

Perception des taxes.

Art. 23. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Abonnements. — Abaissement des taxes.

Art. 24. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Contrôle des perceptions.

Art. 25. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des ascenseurs.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

TITRE V.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION.

Durée de l'autorisation.

Art. 26. — La durée de l'autorisation est fixée à trente ans, à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Retrait de l'autorisation.

Art. 27. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure par décret rendu en Conseil d'État sur le rapport du ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Retour à l'État lors du retrait ou à l'expiration de l'autorisation.

Art. 28. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation ou à l'expiration de la trentième année, et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers et immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ses ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires

au fonctionnement des appareils, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite, à dire d'expert, et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Interruption de service.

Art. 29. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale du service des ascenseurs, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Suppression partielle ou totale des installations.

Art. 30. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer soit momentanément, soit définitivement, une partie ou la totalité de ses installations, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans le délai qui lui sera imparti, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Élection de domicile.

Art. 31. — Le permissionnaire est tenu de faire élection de domicile à Alger. Il doit avoir un bureau situé à proximité des ascenseurs et faire choix, s'il en est requis, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau.

Cet agent a qualité pour recevoir, au nom du permissionnaire, toutes les notifications administratives.

Redevance.

Art. 32. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses ascenseurs et leurs dépendances, une redevance annuelle de 8f,33 par mètre carré de surface occupée, qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines d'Alger.

Cette redevance sera exigible pour chaque ascenseur, à partir de la date de l'autorisation de mettre en service, délivrée par le préfet, conformément à l'article 14 ci-dessus.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Frais d'impression et d'enregistrement.

Art. 33. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

Approuvé :
Le Ministre des travaux publics,
Signé : D. MONTAUD.

(N° 84)

[28 août 1888]

Décret qui autorise la chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer un outillage public pour l'exploitation du port de Honfleur.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Honfleur est autorisée à établir et à administrer dans le port de cette ville un outillage public d'exploitation de ce port, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de ces installations formeront des comptes et budgets spéciaux.

Ces comptes et budgets comprendront en outre toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce, à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics. Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Honfleur est autorisée à établir et à administrer dans le port de Honfleur, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend :

1° Des ouvrages et engins pour le chargement et le déchargement des navires et la manutention des marchandises sur les quais;

2° Des hangars pour abriter les marchandises pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais.

Art. 2. — (*Comme au type.*)

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les engins et ouvrages que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir sont les suivants :

1° Trois grues roulantes de la force de 1.000 kilogrammes chacune, à vapeur ou hydrauliques;

2° Une grue à vapeur sur ponton de la force de 1.000 kilogrammes;

3° Une estacade en charpente, élevée sur le terre-plein des quais, pour la mise en tas du charbon avec rails et wagonnets basculants;

4° Des hangars couvrant une superficie de trois mille deux cent cinquante mètres du terre-plein du quai sud du quatrième bassin à flot prolongé.

Art. 4 à 9. — (*Comme au type.*)

Art. 10. — (*Comme au type.*) Cinquante centimètres.

Art. 11 à 13. — (*Comme au type.*)

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir terminé, dans les délais ci-après, les travaux de premier établissement des appareils et des ouvrages qui font l'objet de la présente autorisation :

1° La grue à vapeur sur ponton, la canalisation d'eau motrice, les grues roulantes, hydrauliques, la machinerie centrale d'accumulation d'eau motrice, enfin les voies ferrées des grues et l'estacade avec son outillage de wagonnets dans le délai de dix-huit mois à dater de l'approbation par le ministre des travaux publics des projets définitifs;

2° Les hangars, dans le courant de l'année qui suivra la mise en exploitation du quatrième bassin à flot prolongé.

Art. 15 et 16 (*Comme au type.*)

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17 et 18. — (*Comme au type.*)

Art. 19. — Le permissionnaire est tenu de donner ses appareils en loca-

[...]a au public, à l'heure ou à la journée, avec la force motrice et les méca-[...]ciens nécessaires pour faire fonctionner les appareils à vapeur et hydrau-[...]ques, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de [la] douane, mais encore en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, quand [le] travail aura été autorisé par la douane sur la demande de la personne qui [vou]dra faire usage de ces appareils.

Art. 20 à 29. — (*Comme au type.*)

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 30 et 31. — (*Comme au type.*)

Tarif n° 1.

Appareils de levage et de formation de dépôts.

1° Taxes relatives à l'emploi de la grue à vapeur sur ponton de mille kilogrammes de puissance :

Par demi-journée, fixée d'après les heures réglementaires de la douane, il sera payé un loyer de 25 francs pour une grue à vapeur sur ponton de 1.000 kilogrammes de puissance :

2° Taxes relatives à l'emploi des grues mobiles de 1.000 kilogrammes de puissance :

Par demi-journée, fixées d'après les heures réglementaires de la douane, il sera payé un loyer de 20 francs pour une grue roulante de 1.000 kilogrammes de puissance.

3° Taxes relatives à l'emploi de l'estacade et des wagonnets basculants pour la formation des dépôts de charbon.

Par demi-journée, fixée d'après les heures réglementaires de la douane, il sera payé un loyer de 6 francs pour l'usage de l'estacade et des vagonnets basculants.

4° Taxes relatives à l'emploi des appareils pendant des heures de travail de jour et de nuit, non comprises dans les périodes réglementaires de la douane :

Le loyer des grues à vapeur sur ponton de 1.000 kilogrammes de puissance sera de 7 francs par heure de jour et de 8 francs par heure de nuit.

Le loyer des grues roulantes de 1.000 kilogaammes de puissance sera de 5 francs par heure de jour et de 8 francs par heure de nuit.

Le loyer de l'estacade et des wagonnets, pour la formation des dépôts de charbon, sera de 1f,50 par heure de jour et 2 francs par heure de nuit.

5° Taxes relatives à l'emploi des appareils pendant les jours non ouvrables :

Les loyers et taxes pour les jours non ouvrables seront respectivement doubles des loyers et taxes prévues pour les jours ouvrables.

Tarif n° 2.

La taxe maxima à percevoir sur chaque marchandise autre que les bois sera de 20 centimes par tonneau pour toute la durée du séjour réglementaire, lorsque cette durée ne dépassera pas dix jours.

Pour chaque journée au delà de dix jours, mais dans la limite de la période réglementaire, la taxe sera de 2 centimes par tonneau.

A partir du jour où le délai réglementaire sera expiré, la marchandise sera soumise au payement d'une redevance envers la chambre de commerce, laquelle redevance sera calculée à raison de 25 centimes par tonneau et par jour pendant les vingt premiers jours et 50 centimes par tonneau et par jour au delà du vingtième.

En ce qui concerne les bois, les taxes à percevoir pour l'occupation d'une zone de 50 mètres carrés couverte seront les suivantes :

1° Par jour, pendant moins de dix jours. . . . . 0f [illegible]

2° Pendant plus de dix jours et moins de six mois, pour un mois (un mois commencé étant compté pour un mois entier . . . . 8 [illegible]

3° Pour chaque mois commencé à partir du sixième mois). . . . . . 16 [illegible]

Le payement des taxes et des redevances ci-dessus indiquées ne donnera jamais le droit aux négociants de laisser séjourner les marchandises sous les hangars au delà des délais réglementaires résultant du règlement général de police du port ou des règlements spéciaux, rendus par l'autorité préfectorale, ainsi qu'il est prévu à l'article 25 ci-dessus.

Art. 32 et 33. — (*Comme au type.*)

Art. 34. — La taxe est due pour toute marchandise déposée ou manutentionnée sous les hangars.

La durée du séjour pour lequel elle est due est évaluée en jours, sans déduction des jours non ouvrables. Les jours se comptent de minuit à minuit et toute journée commencée donne lieu à la perception du prix fixé pour la journée entière.

Le nombre de tonneaux à taxer est établi d'après la définition légale du tonneau d'affrètement.

Toute fraction de tonneau, de mètre carré occupé, donne lieu à la perception de la taxe pour un tonneau, un mètre carré.

Art. 35. — (Art. 36 *du type.*)

Art. 36 à 39. — (Art. 37 à 40 *du type.*)

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 40 et 41. — (Art. 41 et 42 *du type.*)

Art. 42. — (Art. 43 *du type*). 10,000 francs.

Art. 43 à 45. — (Art. 44 à 46 *du type.*)

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 46. — La durée de l'autorisation est fixée à quarante-cinq ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 47. — (Art. 48 *du type.*)

Art. 48. — (Art. 49 *du type*). Quarante-cinquième année.

t. 49. — (Art. 50 *du type*).
t. 50. — (Art. 51 *du type*). Deux mois.
t. 51. — (Art. 52 *du type*.)

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

t. 52. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des s; elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui logera dans le nent affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir, en son nom, toutes otifications administratives.
rt. 53 et 54. — (Art. 54 et 55 *du type*.)
rt. 55. — (Art. 56 *du type*.) 1 fr.

Le Ministre des travaux publics,
D. MONTAUD.

(N° 85)

[28 août 1888]

cret qui autorise l'établissement d'appontements en charpente ur la rive sud du prolongement du quatrième bassin à flot de Honfleur.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;
Vu, avec les rapports à l'appui, l'avant-projet dressé par les énieurs pour la construction d'appontements en charpente r la rive sud du prolongement du quatrième bassin à flot du rt de Honfleur, autorisé par la loi du 29 juillet 1887;
Vu le dossier de l'enquête à laquelle le projet a été soumis, tamment le rapport de la commission d'enquête du 16 août 34;
Vu la lettre du préfet du Calvados du 20 février 1886;
Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées en date s 12 octobre 1882, 3 août et 27 octobre 1884;
Vu la délibération en date du 27 mai 1888, par laquelle la ambre de commerce offre de prendre à sa charge l'intégralité la dépense prévue pour la construction des appontements;
Vu la lettre du Ministre du commerce et de l'industrie du juin 1888;
Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux néces-saires pour l'établissement d'apponlements en charpente sur la rive sud du prolongement du quatrième bassin à flot du port de Honfleur (département du Calvados) conformément aux disposi-tions de l'avant-projet ci-dessus visé et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, également ci-dessus visés.

Art. 2. — Il est pris acte de l'offre faite par la chambre de commerce de Honfleur, dans sa délibération du 27 mai 1888, de prendre à sa charge la dépense de ces travaux évaluée à 250,000 francs.

(N° 86)

[29 août 1888]

Décret déterminant les conditions et les formes dans lesquelles la Compagnie du chemin de fer et du port de la Réunion est tenue de faire les justifications prescrites par les conventions des 19 février 1877 et 26 mai 1884, en ce qui concerne les vérifications des comptes de premier établissement et d'exploitation. (*Bulletin des lois*, 2e sem., p. 696.)

(N° 87)

[6 septembre 1888]

Décret sur l'organisation et la comptabilité des travaux de la marine. (*Bulletin des lois*, 2e sem. 1888, p. 368.)

(N° 88)

[17 septembre 1888]

Décret qui approuve une convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession des voies ferrées, tant établies qu'à établir

pour desservir les quais du port de Saint-Malo-Saint-Servan. (V. Bull. du Min. des T. P., p. 209.)

CONVENTION.

. . . .

D'autre part;

A été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte cette concession, les voies ferrées établies ou à établir pour transporter, entre la gare et les quais du port de Saint-Malo-Saint-Servan, à l'aide soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, les marchandises par wagons complets, en provenance ou à destination du réseau de ladite compagnie de l'Ouest, après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère des travaux complémentaires que la compagnie de l'Ouest peut être autorisée à exécuter en vertu de la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre 1883, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Fait en triple expédition, à Paris, le 30 août 1888.

Approuvé l'écriture :	Approuvé l'écriture :	Approuvé l'écriture :
Signé : DELARBRE.	Signé : DU LAU.	*Le Ministre des travaux publics,*
		Signé : D. MONTAUD.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet le maintien, l'extension et l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Malo-Saint-Servan, concédés à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, désignées ci-après, savoir :

1° Les voies dont l'exécution a été précédemment autorisée et qui comprennent :

A. Les voies de manœuvre et de manutention établies sur le quai Duguay-Trouin en prenant leur origine à l'extrémité de l'embranchement qui les réunit à la ligne de Rennes à Saint-Malo;

B. Les voies de manœuvre et de manutention établies sur les quais du Val, du Trichet et du Nay du bassin de Saint-Servan et prenant naissance à l'extrémité de l'embranchement qui les réunit à la gare. Ces voies seront modifiées ainsi qu'il est indiqué sur le plan ci-annexé par des traits rouges. Les parties de voies et appareils indiqués par des traits jaunes seront supprimés ;

2° Les voies à établir qui comprennent :

B'. Une voie de manutention se détachant par plaques des voies du quai Duguay-Trouin et suivant le quai ouest du bassin de Saint-Malo et désignée sur le plan par les lettres M N ;

C. Une voie de circulation se détachant de la voie qui dessert actuellement les quais du bassin Saint-Servan, traversant à niveau la route nationale n° 137, suivant le contour intérieur des nouveaux quais et venant se rattacher à la voie de Saint-Servan, près de son point de départ, après avoir franchi l'écluse, la route du Talard et traversé à nouveau la route nationale n° 137 ;

D. Deux voies de manœuvre et de manutention raccordées par une aiguille à la nouvelle voie circulaire et destinées à desservir le nouveau quai sud du bassin de Saint-Malo ;

E. Une voie de manœuvre et de manutention reliée à ses deux extrémités par des aiguilles à la nouvelle voie circulaire et desservant le nouveau quai nord du bassin de Saint-Servan ;

F. Une voie de manœuvre et de manutention se détachant de la voie de circulation et venant longer le quai ouest de la darse du bassin à flot de Saint-Servant (Voie O. P. Q.)

G. Une voie de manutention se détachant de la précédente par une plaque tournante et venant longer le quai nord de la même darse, suivant P. S.

Le tracé de l'ensemble des voies ci-dessus sera conforme aux indications des lignes bleues et rouges du plan ci-annexé.

Ces voies seront affectées au service des marchandises ; la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Art. 2 — Les nouvelles voies tracées en rouge sur le plan susvisé pourront n'être établies que successivement, dans la mesure déterminée par le ministre des travaux publics.

Elles devront être posées et le service d'exploitation devra y être établi dans un délai maximum d'un an, à partir de la notification de l'approbation de projets de détails.

Art. 3 à 16. — Comme à Saint-Louis-du-Rhône (*Annales* 1888, p. 541).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DES MARCHANDISES.

Art. 17. — Pour indemniser la compagnie des travaux qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, des prix de transports et des droits de péage qui sont fixés ci-après, sous réserve des modifications ultérieures prévues par l'article 19 du présent cahier des charges.

I. — Transports faits par la compagnie.

Tarif par tonne, quelle que soit la longueur du parcours, applicable aux marchandises de toute nature par wagon complet, en provenance ou en destination du réseau de la compagnie de l'Ouest.

PREMIÈRE CATÉGORIE.	Prix par 1,000 kilogr.
Marchandises autres que celles qui sont dénommées dans la deuxième catégorie	0f,70.

DEUXIÈME CATÉGORIE.	
Ardoises, argile	0f,30
Betteraves, biscuit de mer, bitumes, bois de chauffage, bois de charpente, bois de charronnage, de menuiserie et d'ébénisterie non façonnés, bois exotiques en billes ou bûches, bois de marine, bois de teinture, boues, brai, briques	
Cachou brut, carreaux de meule, carreaux en terre cuite, céruse, châtaignes, chaux, ciment, coke, colophane, craie, cristaux de soude	
Eaux de mer, échalas, émeri, engrais, extraits tinctoriaux	
Farines alimentaires, fécule de pomme de terre	
Galipot, générateurs, goudron, graines, grains, granit	
Houilles	
Issues de grains	
Lignite, litharge, légumes secs	
Marrons, matériaux pour la construction et l'entretien des chaussées, matières résineuses, matières tinctoriales, meules, minium	
Os bruts, osiers	
Perches, pierres et produits de carrières, plâtre, poires à cidre, pommes à cidre, pommes de terre, produits métallurgiques autres que les machines et pièces de machines	
Sable, scories, sels gemmes et marins, sels hydratés, sels de soude et de potasse, soufre brut, suie	
Terres employées dans l'industrie, terre végétale, tourbe, tourteaux, tuiles, tuyaux	
Verre cassé	
Wagons à terrassements	

Les prix ci-dessus comprennent le transport des wagons à charger ou à décharger, mais seulement jusqu'au point des voies de quai accessible par aiguille le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons, soit sur les voies non accessibles par aiguille, soit successivement dans la même journée à portée des mêmes points ou des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne sont pas à la charge de la compagnie et seront faits par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

Les taxes ci-dessus seront calculées par poids de 10 kilogrammes ou centièmes de tonne, en comptant un minimum de poids de 4.000 kilogrammes par expédition.

Les taxes à percevoir dans les conditions ci-dessus indiquées pour les expéditions en provenance ou à destination de la voie des quais, s'ajouteront aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs, applicables sur le chemin de fer pour transport, frais de gare, frais de chargement ou de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, lesquelles taxes seront en conséquence perçues comme si la marchandise était en provenance ou à destination

de la gare de Saint-Malo, sans autre modification que la réduction prévue au paragraphe ci-après.

Quelle que soit la nature de la marchandise à prendre ou à livrer sur les voies des quais, le chargement ou le déchargement de cette marchandise sur les wagons devra être effectué par les soins, aux frais et sous la responsabilité de l'expéditeur ou du destinataire; en conséquence, pour cette opération, il sera déduit 30 centimes par tonne de la taxe de transport sur le chemin de fer lorsque cette taxe comprendra les frais accessoires.

II. — Transports faits avec leur propre matériel par d'autres entreprises, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880.

Droit de péage pour marchandises de toute nature, quelle que soit la longueur parcourue, 0 fr. 50.

La perception aura lieu par tonne avec minimum de perception de 0 fr. 50, même pour un véhicule vide.

Moyennant le payement du droit de péage ci-dessus, la compagnie de l'Ouest devra laisser passer librement les trains appartenant aux entrepreneurs qui réclameraient ce passage, mais seulement sur la voie de circulation définie au paragraphe C de l'article 1er du présent cahier des charges et sous réserve de l'observation de certaines prescriptions concertées entre les administrations en cause, et, en cas de désaccord entre elles, fixées par l'Administration supérieure.

Sur les voies de manœuvre et de manutention définies aux paragraphes A, B, B[1], D, E, F, G, de l'article 1er du présent cahier des charges, l'exploitation devra être assurée exclusivement par la compagnie de l'Ouest.

Les conditions de l'usage de ces voies par une entreprise étrangère à ladite compagnie de l'Ouest seront réglées comme en matière de gare commune, soit par convention spéciale conclue entre les parties intéressées, soit, à défaut d'entente entre elles, par le ministre des travaux publics. Le règlement sera basé sur le loyer correspondant aux frais d'établissement desdites voies et sur les dépenses de leur exploitation.

Art. 18. — (*Comme au modèle cité*).

Art. 19. — Les propositions de la compagnie visant soit le relèvement, soit l'abaissement des prix fixés à l'article 17 ci-dessus (sous réserve que les nouveaux prix ne dépasseront pas les taxes légales qui résulteraient de l'application du cahier des charges général de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en date du 11 juin 1859, au réseau des voies ferrées, objet de la présente convention), soit les conditions de l'application desdits prix et en général toutes les propositions de la compagnie relatives aux tarifs concernant l'exploitation des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, devront être soumises à l'homologation du ministre des travaux publics, dans les mêmes conditions que les tarifs de transports sur les chemins de fer de l'Ouest.

La perception des taxes devra être faite indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 20 à 22 *du modèle cité.*

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 23. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la compagnie pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées ou à leurs accessoires occasionnés par le roulage ordinaire ;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire ;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter soit des mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies et les particuliers dûment autorisés ;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Les indemnités qui seraient dues à des tiers pour tous dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation des voies ferrées et imputables à la faute ou à la négligence de la compagnie seront à sa charge.

Art. 24. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite de travaux exécutés sur la voie publique ou sur le port, la compagnie pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ses voies.

Art. 25. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés ; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 26. — L'administration se réserve le droit d'autoriser, la compagnie entendue, des prolongements ou embranchements faisant suite aux voies de la compagnie ou y aboutissant, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

L'exploitation de ces prolongements ou embranchements sera à la charge de leur propriétaire et n'incombera pas à la compagnie, dont le service se bornera à transporter dans les conditions prévues au présent cahier des charges, les marchandises en provenance ou à destination du chemin de fer, jusqu'à ou depuis l'origine, sur les voies du port, de ces prolongements ou embranchements.

Elle percevra, en outre, pour la location de son matériel en circulation sur lesdits prolongements ou embranchements, 0 fr. 12 par tonne pour le premier kilomètre et 0 fr. 14 pour tout autre kilomètre en sus du premier, avec un minimum de tonnage de 5.000 kilogrammes.

Les wagons devront être restitués à la compagnie à l'origine de l'embranchement, avant six heures du soir le jour même où ils auront été livrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant huit heures du matin. Passé ce délai, il sera dû par journée indivisible de vingt-quatre heures et par wagon non restitué, les droits de stationnement

édictés par l'arrêté ministériel qui règle annuellement le tarif des frais accessoires sur le chemin de fer.

Il ne pourra circuler sur les voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, en dehors du matériel des chemins de fer de l'Ouest, que du matériel remplissant les conditions de construction et de bon état d'entretien de nature à en permettre la circulation dans les trains de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Dans le cas de difficultés pour l'exécution du présent article entre la compagnie et les propriétaires de prolongements ou d'embranchements, l'administration statuera sur ces difficultés.

Art. 27. — Les constestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 28. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Approuvé l'écriture : Signé : DELARBRE.

Approuvé l'écriture : Signé : DU LAU.

Approuvé l'écriture : *Le Ministre des travaux publics,* Signé : D. MONTAUD.

(N° 89)

[11 octobre 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le département de la Côte-d'Or. (*Bulletin du Min. des T. P.*, p. 295).

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION EN CAS DE CONCESSION DE 99 ANS.

Entre le préfet du département de la Côte-d'Or, agissant au nom du département en vertu des délibérations du conseil général en date des 1er septembre 1887 et 11 avril 1888, d'une part,

Et M. *Alfred Chassin*, d'autre part,

Il a été convenu et dit ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Côte-d'Or rétrocède à M. *Alfred Chassin*, qui accepte, la construction et l'exploitation du réseau de tramways qui a été concédé au département par décret en date du 11 octobre 1888 et qui comprend les lignes ci-après désignées :

1° De Beaune à Arnay-le-Duc, par Bligny-sur-Ouche ;

2° De Châtillon à Aignay-le-Duc et Baigneux-les-Juifs ;

3° De Dijon à Fontaine-Française, par Mirebeau ;

4° De Semur à Saulieu, par Précy-sous-Thil.

Art. 2. — M. *A. Chassin*, susnommé, sera assujetti à toutes les obligations qui sont imposées au département par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'il sera subrogé aux avantages résultant pour le département de ce même cahier de charges, aux clauses et conditions duquel il déclare s'engager.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 10, 11, 15, 23, 25, 35 et 36 et l'addition d'un article 7 *bis*.

Art. 3. — La rétrocession des tramways ci-dessus est faite moyennant la garantie par l'État et le département, conformément aux dispositions de l'article 36 de la loi du 11 juin 1880, de l'intérêt à 5 p. 100 du capital de premier établissement et d'achat du matériel roulant primitif, fixé à la somme de 7.489.350 francs, y compris tous frais quelconques et tous intérêts pendant le temps de la construction, quelle que soit la dépense réelle. Toutefois, dans le cas où la dépense réelle, augmentée des intérêts à 5 p. 100 des capitaux successivement appelés jusqu'au jour de la mise en exploitation du réseau entier, n'atteindrait pas le chiffre ci-dessus relaté, le capital garanti serait équivalent à la dépense réellement faite, augmentée des intérêts.

La restriction de ce dernier paragraphe est interprétée en ce sens que la dépense réellement faite sera constituée des éléments suivants :

1° Frais d'études des projets définitifs ;

2° Frais de constitution du capital nécessaire, sous la réserve que ces frais ne dépasseront pas 6 p. 100 de ce capital.

3° Dépenses de toute nature relatives à la construction proprement dite et à l'achat du matériel fixe et d'exploitation, lesquelles comprennent :

a. Acquisition de terrains ;

b. Fournitures et mains-d'œuvre ;

c. Achat du matériel fixe et d'exploitation.

Il sera ajouté :

1° Une augmentation de 5 p. 100 portant sur l'ensemble des dépenses (*a*, *b*, *c*) ci-dessus pour faux frais, outillage et traitement des directeurs ;

2° Une autre augmentation de 10 p. 100 pour rémunération sur les dépenses *b* et *c* relatives au matériel, aux fournitures et main-d'œuvre.

Art. 4. — La recette nette applicable avant toute subvention de l'État ou du département à la rémunération du capital garanti déterminé d'après les stipulations de l'article 3 se composera de la différence entre la recette brute, impôts déduits, et les dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation seront comptées comme il suit : 2.000 francs par kilomètre exploité, plus le tiers de la recette brute moyenne par kilomètre (impôts déduits).

Si toutefois, les dépenses d'exploitation descendaient au-dessous du chiffre ainsi calculé, elles seraient comptées pour leur valeur réelle.

La restriction de ce dernier paragraphe est interprétée dans ce sens que la valeur réelle correspondra aux sommes effectivement dépensées, augmentées de 10 p. 100 pour rémunération.

En outre, lorsqu'il y aura lieu de procéder à de grosses réparations, au remplacement ou à l'augmentation du matériel fixe et d'exploitation, le rétrocessionnaire devra faire l'avance des fonds nécessaires à cet effet, pour en être remboursé, si possible, avec les intérêts à 5 p. 100 l'an au moyen de prélèvements sur les différences qui existeraient ultérieurement entre le maximum fixé par la formule 2000 + R/3 et la valeur réelle de la dépense d'exploitation définie comme il a été dit ci-dessus;

Étant bien entendu que toutes les dépenses de cette catégorie ne pourront être exécutées qu'en vertu d'une approbation spéciale de l'administration.

Les dépenses d'exploitation totales seront le produit du chiffre des dépenses kilométriques d'exploitation calculé, comme il vient d'être dit, par le nombre de kilomètres exploités.

Art. 5. — Il est formellement expliqué que le maximum de 7.469.350 francs résultant de l'adjudication du 26 août 1887, en ce qui concerne la construction aussi bien que le maximum correspondant à la formule 2000 + R/3 stipulé en l'article 4 du présent traité de rétrocession en ce qui concerne l'exploitation, ne pourront jamais être dépassés pour quelque cause et sous quelque prétexte que ce soit.

Art. 6. — Une amende de 100 francs sera due au département par le rétrocessionnaire pour chaque jour de retard constaté dans la présentation des projets, la mise à exécution des travaux ou à la mise en exploitation du réseau, dans les délais prescrits par l'article 3 du cahier des charges. Cette disposition est indépendante de la déchéance qui pourrait être prononcée le cas échéant, conformément aux prescriptions de l'article 20 du même cahier des charges.

Le montant des amendes ainsi encourues sera fixé par le préfet, sauf recours au conseil de préfecture et au Conseil d'État.

Art. 7. — Dans un délai de deux mois, à partir de l'approbation de la présente convention, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme agréée par le conseil général pour l'émission des actions à un capital dont le chiffre sera également soumis à la sanction du conseil général, sous la réserve de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880; la société qui sera ainsi formée se substituera au rétrocessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis ce département, de tous les engagements qu'il aura contractés avec ce dernier.

Art. 8. — Le département rétrocédera à M. *A. Chassin*, susnommé, les lignes d'Arnay-le-Duc à Saulieu et de Fontaine-Française à Champlitte, s'il obtient la concession de l'État, en suite de l'accomplissement des formalités légales et au vu de la production des dossiers des avant-projets et projets dont le rétrocessionnaire assumera toutes les charges et tous les frais sous la direction du conseil général.

Cette rétrocession sera faite aux conditions du cahier des charges et du traité de convention de la présente entreprise et moyennant un capital garanti qui est fixé au chiffre de 48.950 francs par kilomètre.

Le cautionnement spécial à cette rétrocession sera de 1.500 francs par kilomètre.

Art. 9. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880 seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait à Dijon, le 28 août 1888.

Signé : Louis Michel. Signé : A. Chassin.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : D. Montaud.

ANNEXE AU TRAITÉ DE RÉTROCESSION DES TRAMWAYS DÉPARTEMENTAUX.

Il est entendu que dans le cas où l'administration supérieure maintiendrait dans la rédaction de l'article 5 le mot *construction*, cette expression aussi bien que celle de *premier établissement* qui pourrait lui être substituée avantageusement correspond à toutes les dépenses relatives aux études des projets, à la constitution du capital et à la construction proprement dite.

Dijon, le 28 août 1888.

Signé : Louis Michel. Signé : A. Chassin.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : D. Montaud.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° LIGNES COMPOSANT LE RÉSEAU.

1° De Beaune à Arnay-le-Duc, par Bligny-sur-Ouche ;
2° De Châtillon à Aignay-le-Duc et à Baigneux-les-Juifs ;
3° De Dijon à Fontaine-Française, par Mirebeau ;
4° De Semur à Saulieu, par Précy-sous-Thil.

2° VOIES PUBLIQUES EMPRUNTÉES ET DÉVIATIONS

(A) *Ligne de Beaune à Arnay-le-Duc.*

Cette ligne partira de la gare de Beaune, suivra l'avenue de la Gare et le boulevard extérieur jusqu'à la rencontre de la route nationale n° 73 au kilomètre 23 ; elle suivra cette route jusqu'à 350 mètres environ au delà du kilomètre 20 ; en ce point, la ligne passera à travers champs jusqu'à la rencontre de la route

départementale n° 1, à Lusigny, après un parcours de 19 kilomètres environ; elle empruntera la route départementale n° 1, jusqu'à la rencontre de la route départementale n° 17, qu'elle suivra à son tour jusqu'à la sortie du hameau de Sivry; dans ce dernier parcours, on rencontre deux petites déviations au droit des hameaux d'Antigny-le-Château et de Sasoge. La ligne se termine enfin par un parcours à travers champs aboutissant à la gare projetée pour le chemin de fer d'Épinac aux Laumes, à Arnay-le-Duc, en empruntant environ 300 mètres de la route nationale n° 6.

(B) *Ligne de Châtillon à Aignay-le-Duc et à Baigneux-les-Juifs.*

La ligne partira de la gare du chemin de fer de Châtillon, suivra la route nationale n° 71, jusqu'à la rencontre de la route nationale n° 65, puis cette dernière route jusqu'à sa deuxième rencontre avec la route nationale n° 71, qu'elle emprunte de nouveau, sauf une déviation dans l'intérieur de la ville de Châtillon, jusqu'à la rencontre du chemin de grande communication n° 32 qu'elle suit à son tour jusqu'au pont de Cosne.

En ce point, la ligne se bifurque en deux embranchements, savoir: 1° celui d'Aignay-le-Duc; 2° celui de Baigneux-les-Juifs.

Embranchement d'Aignay-le-Duc. — La ligne emprunte la route départementale n° 22, sur tout son parcours entre le pont de Cosne et Aignay-le-Duc.

Embranchement de Baigneux-les-Juifs. — La ligne emprunte la route départementale n° 22, jusqu'à la rencontre de la route départementale n° 21, qu'elle suit sur environ 300 mètres jusqu'à Baigneux-les-Juifs. Dans ce parcours de la route départementale n° 22, se rencontrent deux légères déviations au droit du kilomètre 22 et du kilomètre 15 k. 4.

(C) *Ligne de Dijon à Fontaine-Française, par Mirebeau.*

La ligne part du boulevard Voltaire, emprunte la place du Trente-Octobre et la rue de Gray jusqu'à la rencontre de la route nationale n° 70, qu'elle emprunte à son tour jusqu'à la rencontre du chemin de grande communication n° 39, au delà de Mirebeau. Dans ce parcours se trouvent cinq déviations, savoir: 1° à la sortie de Saint-Appollinaire sur environ 800 mètres; 2° sur environ 400 mètres, à la sortie d'Arc-sur-Tille; 3° en face de la ferme de Dromant sur environ 808 mètres; 4° à la sortie de Magny-Saint-Médard sur environ 1 kilomètre; et 5° la dernière déviation à une longueur d'environ 1.300 mètres et contourne la ville de Mirebeau. De l'origine du chemin de grande communication n° 39, sur la route nationale n° 70, la ligne suit à travers champs ce chemin jusqu'à son extrémité à Fontaine-Française.

(D) *Ligne de Semur à Saulieu, par Précy.*

La ligne emprunte la route nationale n° 80, sur tout son parcours, sauf de légères déviations à travers champs aux kilomètres 1, 7, 11, 13, 15, 17, 19 et 28 du tracé.

Les quatre lignes constituant le réseau seront raccordées avec les chemins de

fer qu'elles rencontrent, de façon à permettre le transbordement des marchandises de wagon à wagon dans les gares ci-après, savoir :

Beaune, Bligny et Arnay (ligne de Beaune à Arnay); Châtillon (ligne de Châtillon à Aignay et à Baigneux); Dijon-Porte-Neuve et Mirebeau (ligne de Dijon à Fontaine-Française); Semur et Saulieu (ligne de Semur à Saulieu).

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois après la date de l'approbation de chacun des projets. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que l'ensemble du réseau sera livré à l'exploitation dans un délai de trois ans et six mois à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2^{m},150, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2^{m},10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3^{m},40.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1^{m},65.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0^{m},040.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 (*du type*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierres cassées de 2 mètres de largeur et d'au moins 0^{m},35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

(Le reste *comme au type*.)

Art. 7 *bis*. — Dans les parties où la voie ferrée sera établie en dehors des routes et chemins, la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0^{m},625.

L'épaisseur de la couche du ballast sera d'au moins 0^{m},35, et l'on ménagera,

au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 0m,90 au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long de la voie ferrée les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, en se conformant aux dispositions approuvées par l'autorité compétente, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux, et de prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunts.

Il rétablira de même les communications publiques ou particulières que l'exécution de ses travaux l'obligera à modifier.

Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 8 et 9 (*du type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 23 kilogrammes au moins par mètre courant pour les rails saillants, et de 28 kilogrammes au moins pour les rails creux.

Les rails saillants seront posés sur des traverses ayant au moins 1m,90 de longueur, 0m,12 d'épaisseur et 0m,20 de largeur pour les traverses ordinaires, et 0m,25 pour les traverses de joints. Les rails seront éclissés à quatre boulons. L'espacement maximum des traverses sera de 0m,75 d'axe en axe.

Les rails creux seront éclissés et posés sur longrines en bois entretoisées par des traverses en acier.

La section transversale des rails saillants et creux, les dimensions et le mode d'attache des éclisses, le mode d'attache des rails sur les traverses et les longrines, les dimensions de ces dernières et les dispositions de leur entretoisement seront soumis, avant tout commencement d'exécution, à l'approbation du préfet, sur la proposition du concessionnaire et l'avis des ingénieurs du contrôle.

Gares et stations.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront pas en pleine voie; ils n'admettront de voyageurs et ne prendront de marchandises que dans les haltes ou gares désignées à cet effet.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent,

qu'il sera établi des haltes pour le service des voyageurs et des marchandises à grande vitesse, ou messageries, et des gares pour la réception et la livraison des marchandises à petite vitesse, suivant les indications ci-après :

(*Suit le tableau de 56 gares ou haltes.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à deux.

Art. 15. — Les trains se composeront de huit voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure en pleine voie, 10 kilomètres à l'heure dans les traverses, et 6 kilomètres à l'heure sur les points où le tramway traverse les voies publiques pour passer d'un bord au bord opposé.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin après (*) ... années révolues à partir de cette date.

Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés :

(*) Le chiffre à inscrire sera cinquante ou quatre-vingt-dix-neuf, suivant la décision ministérielle à intervenir.

Tarifs.

1° GRANDE VITESSE.	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
§ 1. — *Tarif par tête et par kilomètre.*	fr.	fr.	fr.
Voyageurs.. 1re classe. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces	0,067	0,033	0,10
Voyageurs.. 2e classe. — Voitures couvertes et fermées à vitres	0,047	0,023	0,07
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs ou expédiés en cages	0,010	0,005	0,015
sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de traits.	0,14	0,06	0,20
Veaux et porcs	0,05	0,03	0,08
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,02	0,02	0,04
§ II. — *Tarif par tonne et par kilomètre.*			
Excédents de bagages, messageries et marchandises diverses à grande vitesse. 0 à 40 kilogram. inclusivement sans que la taxe puisse être, en aucun cas, supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes	0,25	0,20	0,45
Toutefois le prix du transport des paquets pesant plus de 40 kilogrammes sera applicable à tous les paquets ou colis pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne.			
Le bénéfice de la disposition ci-dessus ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulages et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.			
Au-dessus de 40 kilogrammes	0,20	0,16	0,36
La perception des tarifs fixés à l'article précédent est effectuée : de 0 à 5 kilogrammes, pour le poids de 5 kilogrammes; de 5 à 10 kilogrammes, pour le poids de 10 kilogrammes. Au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.			
Les animaux de petite taille, tels que chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages ou paniers par les expéditeurs, sont taxés au poids, conformément aux tarifs ci-dessus, et, les lapins exceptés, pour le double de leur poids réel cumulé avec celui des cages ou paniers.			
§ III. — *Tarif par pièce et par kilomètre.*			
Prix de transport des voitures à la vitesse des trains de voyageurs :			
Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur	0,36	0,24	0,60
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur (omnibus, diligences, etc.)	0,45	0,30	0,75

	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
	fr.	fr.	fr.
Deux personnes peuvent, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes (omnibus, diligences, etc.); les voyageurs excédant ce nombre payent le prix des places de deuxième classe.			
Les voitures des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sont transportées aux mêmes prix et conditions que les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes expédiées à la vitesse des trains de voyageurs.			
Chaque cercueil transporté dans un compartiment isolé ou dans un wagon fermé et couvert, à la vitesse des trains de voyageurs, paye	0,24	0,16	0,40
Les personnes qui accompagnent un cercueil isolé montent dans les voitures du train et payent les places qu'elles occupent.			
2° PETITE VITESSE.			
§ I. — *Tarif par tête et par kilomètre.*			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait.	0 10	0,05	0,15
Veaux et porcs	0,035	0,025	0,06
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,015	0,015	0,03
Les animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ne seront transportés par le concessionnaire que s'il juge opportun de mettre en service des trains de marchandises seules ; la taxe à payer sera, dans ce cas, par wagon spécial contenant un animal. et par kilomètre	0,21	0,14	0,35
Néanmoins, les expéditeurs pourront, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées dans un même wagon, en payant pour chaque animal.	0,15	0,08	0,23
§ II. — *Tarif par tonne et par kilomètre.*			
Les marchandises, pour la perception des taxes, sont divisées en six séries détaillées au tableau annexé au présent tarif.			
Les taxes à percevoir sont les suivantes :			
Marchandises de la première série	0,15	0,09	0,24
Marchandises de la deuxième série	0,13	0,08	0,21
Marchandises de la troisième série.	0.11	0,07	0,18
Marchandises de la quatrième série.	0,09	0,06	0,15
Marchandises de la cinquième série.	0,07	0,05	0.12
Marchandises de la sixième série	0,05	0,04	0,09
Le plaqué d'or ou d'argent, les broderies, dentelles et objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art, etc.), sont taxés moitié en sus du prix fixé pour les marchandises de la première série.			
Les matières inflammables ou explosibles, telles que poudres à feu, fulminates, capsules, artifices, allumettes chimiques, phosphore, éther et les objets dangereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des dispositions spéciales, ne seront transportés par le concessionnaire que dans le cas où il jugerait utile de faire des trains de marchandises seules; dans ce cas, ces			

	PRIX de péage	de transport	totaux
	fr.	fr.	fr.
matières seront taxées moitié en sus des prix de la première série.			
Les animaux de petite taille, tels que chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages ou paniers par les expéditeurs, sont taxés au poids, conformément au tarif des marchandises de la première série et pour le double de leur poids réel cumulé avec celui des cages ou paniers.			
§ III. — *Tarif par pièce et par kilomètre.*			
Wagons ou chariots pouvant porter de 3 à 6 tonnes....	0,12	0,08	0,20
Wagons ou chariots pouvant porter plus de 6 tonnes...	0,15	0,10	0,25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)........	2,25	1,50	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)........	2,82	1,88	4,70
Tender de 7 à 10 tonnes........	1,11	0,74	1,85
Tender de plus de 10 tonnes........	1,68	1,12	2,80
Voitures à deux roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur........	0,21	0,14	0,35
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes à l'intérieur (omnibus, diligences, etc.).....	0,27	0,18	0,45
Voitures de déménagement à deux et à quatre roues, à vide........	0,15	0,10	0,25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre........	0,11	0,07	0,18

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de cinq kilogrammes jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 0f,40.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25. — Les animaux, denrées, marchandises et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la 1re classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

Lorsqu'un même colis contiendra des marchandises correspondant à plusieurs séries du tarif, le prix dû sera celui de la série la plus élevée, sauf le cas où l'expéditeur ferait une déclaration du poids correspondant à chaque série, déclaration qui devra pouvoir être contrôlée par le concessionnaire.

Art. 26 à 34 (*du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs et sur les machines.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entrepreneur soit subventionné ou non par le trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Colis postaux.

Si l'administration le juge à propos, le concessionnaire sera tenu de prendre livraison, au bureau de poste, au point de rencontre avec d'autres courriers postaux, aux gares ou aux bureaux des services de correspondances de chemins de fer établis dans les localités qu'il desservira, des colis postaux d'un poids maximum de 3 kilogrammes par colis, destinés à être livrés dans les communes situées sur son parcours, soit à des bureaux de poste, soit à des gares de chemin de fer, soit à des courriers de la poste, soit à des entrepreneurs des services de correspondances de chemin de fer, soit enfin aux destinataires des colis postaux.

Le concessionnaire sera tenu de faire effectuer la livraison à domicile, sur reçu, des colis postaux qui lui seront remis à destination des communes situées aux points extrêmes de son parcours. Ces colis devront être livrés le plus tôt possible aux destinataires, et au plus tard dans le délai de vingt-quatre heures après l'arrivée.

Tout colis adressé dans la partie agglomérée d'une localité devra être remis au destinataire le jour même de son arrivée, toutes les fois que ce colis parviendra dans ladite localité avant quatre heures du soir.

Le concessionnaire aura droit, pour chaque colis postal transporté, à une rétribution de $0^{f},15$, quels que soient le poids du colis postal et la distance parcourue, si le colis n'est pas livré par lui au domicile du destinataire. — Lorsque, au contraire, le concessionnaire remettra le colis au domicile, il recevra, au lieu et place du droit de $0^{f},15$, une rétribution spéciale de $0^{f},25$.

En cas de perte ou d'avarie d'un colis postal remis à ses employés, le concessionnaire sera responsable du montant réel de la perte ou de l'avarie, sans que toutefois l'indemnité à payer pour ce colis puisse dépasser 15 francs.

Lorsqu'un colis postal grevé d'un remboursement sera livré à domicile par les soins du concessionnaire, celui-ci sera tenu d'encaisser le montant du remboursement au moment même de la livraison du colis et, suivant les instructions de l'administration, de verser la somme perçue, soit à l'une des gares ou à l'un des bureaux de poste établis dans les localités situées sur son

parcours, soit entre les mains du courrier postal ou du correspondant du chemin de fer qui lui aura remis ce colis; il sera alloué au concessionnaire une rétribution de 0f,15 pour chaque versement ainsi encaissé par ses soins.

Le concessionnaire sera également obligé de remettre aux ayants droit, à domicile et sur reçu, dans les localités situées au points extrêmes de son parcours, les sommes provenant d'un remboursement sur colis postal, qui lui seront confiées, soit par les gares ou bureaux de poste établis dans les localités situées sur son parcours, soit par les courriers postaux ou les correspondants de chemins de fer desservant ces mêmes localités. Le concessionnaire recevra une rétribution de 0f,25 pour tout versement ainsi payé à domicile par ses agents.

En cas de perte de sommes perçues à titre de remboursement, ou en cas de livraison de colis aux destinataires sans que le montant du remboursement ait été encaissé, le concessionnaire sera responsable des sommes perdues ou non encaissées.

Dans le cas où le poids maximum des colis postaux serait ultérieurement élevé de 3 à 5 kilogrammes, le concessionnaire serait tenu d'assurer le service aux conditions qui seraient déterminées pour des entreprises analogues.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais de contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 30 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le 1er janvier 1888 à la caisse du trésorier-payeur général de la Côte-d'Or.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des Dépôts et consignations, une somme de 280.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Dijon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Côte-d'Or.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Côte-d'Or, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Signé : A. CHASSIN.

Le Préfet de la Côte-d'Or,
Signé : LOUIS MICHEL.

Arrêté

Par le Ministre des travaux publics,
Signé : D. MONTAUD.

(N° 90)

[8 novembre 1888]

Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession d'une voie ferrée destinée à relier le bassin Bellot à la gare de triage de Graville, par le boulevard de Tancarville (port du Havre). (V. Bull. du Min. des T. P., p. 440.)

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 91)

[28 mars 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Chemins vicinaux. — Indemnité fixée d'avance. — (Sieur Joncourt contre commune de Sarron.)

Lorsqu'un entrepreneur a été autorisé par un arrêté du maire à occuper la plate-forme d'un chemin vicinal ordinaire pour l'établissement provisoire d'un chemin de fer, et à en abaisser le niveau moyennant le paiement à la commune d'une redevance par mètre courant, il ne peut pas se refuser au paiement de cette redevance par le motif qu'elle serait supérieure à la valeur des matériaux dont l'abaissement du sol du chemin lui aurait permis de profiter.

VU LA REQUÊTE du sieur Joncourt... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 mars 1884, par lequel le conseil de préfecture de l'Oise l'a condamné à payer à la commune de Sarron une somme de 1.415 francs à titre d'indemnité pour occupation de terrain; — *Ce faisant, attendu* que le sieur Joncourt, entrepreneur substitué aux droits de la compagnie du Nord, a obtenu par un arrêté du maire de la commune de Sarron l'autorisation d'occuper temporairement le sol du chemin vicinal ordinaire n° 2 sur une certaine longueur, d'en creuser le sol à une profondeur de 3 mètres afin d'établir provisoirement un chemin de fer destiné au transport du ballast tiré de terrains voisins dans lesquels la compagnie du Nord a été autorisée à pratiquer des extractions par arrêtés préfectoraux des 26 avril, 23 juillet et 23 décembre 1879; que l'arrêté du maire du 21 septembre 1879 imposait au sieur Joncourt l'obligation de payer à la commune une somme de 5 francs annuellement pour l'occupation du chemin et une autre somme de 8 francs par mètre courant à raison de l'extraction du ballast se trouvant dans le sous-sol du chemin; mais que le sieur Joncourt ayant dû,

en vertu des injonctions du maire, rétablir exclusivement avec du ballast le chemin qu'il avait endommagé, obligation que ne lui imposait pas l'arrêté susvisé du maire de Sarron, en date du 21 septembre 1879, il n'a pu bénéficier des extractions de ballast sur lesquelles il avait compté; que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamné à payer à la commune de Sarron cette somme de 8 francs par mètre courant stipulée pour un cas qui ne s'est pas réalisé;

Vu le mémoire en défense de la commune de Sarron... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que l'indemnité de 8 francs par mètre courant n'a pas été stipulée en vue des extractions de ballast que le sieur Joncourt pourrait pratiquer utilement dans le sous-sol du chemin, mais pour indemniser la commune de la gêne que devait causer aux habitants l'abaissement de 3 mètres du sol du chemin sur une longueur de 175 mètres; qu'elle aurait été dans ce premier cas fixée par mètre cube au lieu d'être fixée par mètre courant; que ladite indemnité ne fait pas double emploi avec une redevance de 5 francs par an payée par le sieur Joncourt à la commune à raison de l'occupation même du chemin; que, d'ailleurs, le sieur Joncourt, en rétablissant le chemin défoncé avec du ballast n'a fait qu'exécuter les obligations qui lui incombaient et qui étaient connues de lui à l'avance, condamner le requérant aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que l'arrêté du maire de Sarron, en date du 21 septembre 1879, qui a autorisé le requérant à se servir d'une partie du chemin vicinal ordinaire n° 2, pour y établir provisoirement une voie ferrée, et même en abaisser le niveau entre les points déterminés, a mis à sa charge comme conditions expresses de cette autorisation le paiement d'une redevance de 8 francs par mètre courant, et les travaux à exécuter pour rétablir le chemin suivant un profil déterminé; que pour se refuser au paiement de cette redevance le sieur Joncourt n'est pas fondé à se prévaloir de cette circonstance qu'elle serait supérieure à la valeur du cube net de déblais, dont l'abaissement du sol dudit chemin lui aurait permis de profiter; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture, sans ordonner l'expertise demandée par le sieur Joncourt, l'a condamné au paiement d'une somme de 1.400 francs pour 175 mètres de chemin abaissé;

Sur les intérêts :

Considérant que la commune de Sarron a demandé, à la date du 5 février 1880, les intérêts des sommes qui lui seraient

allouées et qu'il y a lieu de faire droit à cette demande... (Rejet avec dépens et condamnation aux intérêts des sommes dues à compter du 5 février.)

(N° 92)

[20 avril 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subvention spéciale due par un entrepreneur de travaux publics, évaluée en tenant compte des distances parcourues, du poids des chargements, et du droit qu'a toute personne de se servir des chemins dans les conditions ordinaires de leur destination (*). — (Sieur Prévost.)

. . . .

Vu la loi du 21 mai 1836;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la subvention réclamée au sieur Prévost est exclusivement relative aux dégradations extraordinaires causées, pendant l'année 1883, aux chemins n°s 9, 86, 91 et 128; que ces dégradations ont été évaluées en tenant compte de tous les éléments permettant de les apprécier, notamment du nombre des transports, du poids total transporté et des distances parcourues; qu'en fixant à 1.462 francs la somme due par le sieur Prévost, le conseil de préfecture a suffisamment tenu compte du droit qu'avait le requérant d'user des chemins dont s'agit; que, dans ces circonstances, ledit sieur Prévost n'est pas fondé à soutenir que le conseil de préfecture a mis à sa charge une somme exagérée... (Rejet.)

(N° 93)

[20 avril 1888]

Communes. — Rues et places. — Champs de foires. — Droit de jour et d'accès. — Privation. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Folichon.)

Les riverains d'un champ de foire jouissent à son égard des

(*) Rapp. 10 février 1888, Ythier (même département), *Ann.* 1888, p. 888 la note.

droits de jour et d'accès, dans l'espèce; ledit champ de foire a été classé parmi les places de la commune par un plan général d'alignement dûment approuvé. En conséquence l'arrêté par lequel le maire, en délivrant l'alignement à un riverain, lui refuse l'autorisation d'ouvrir des accès sur ce champ de foire est entaché d'excès de pouvoirs.

. . . .

Vu les observations du Ministre de l'intérieur... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que la partie du domaine public communal contiguë à la propriété Folichon ne saurait, en raison de sa destination et de la disposition des lieux, être considérée comme une dépendance de la voirie : que, située en contre-haut de 70 centimètres et isolée par un mur de soutènement de la route et du chemin vicinal qui la bordent, elle ne communique d'autre part avec aucune voie publique; que les voitures n'y pénètrent pas et qu'elle est depuis de très longues années spécialement affectée comme champ de foire à la vente du bétail; que, d'ailleurs, en admettant qu'il s'agit d'une voie publique, la construction d'un mur de clôture et l'interdiction faite au sieur Folichon d'y pratiquer des ouvertures ne pourraient donner lieu qu'à une action en indemnité;

Vu la loi du 5 avril 1884;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant qu'il résulte du plan d'alignement approuvé par le préfet du Cher, le 6 juin 1883, que la place des Ormes fait partie des voies publiques régulièrement classées, de la ville de Mehun-sur-Yèvre; que, dans ces conditions, le sieur Folichon est fondé à soutenir que le maire de ladite ville ne pouvait, en lui délivrant l'alignement sur cette place, lui interdire d'y ouvrir des accès auxquels il avait droit en sa qualité de riverain de la voie publique... (Décision du Ministre et arrêté préfectoral annulés. Arrêté du maire réformé en tant qu'il a interdit au sieur Folichon d'ouvrir des accès sur la place des Ormes.)

(N° 94)

[20 avril 1888]

Cours d'eau. — Associations syndicales. — Syndicat des propriétaires de bordigues de Caronte. — Anciens arrêts du Parlement

d'Aix. — Interprétation. — Conseil d'État. — Préfet. — Compétence. — [Sieur Coulet contre sieur Frais (syndicat de Caronte.)]

Un préfet n'est pas compétent pour interpréter les anciens arrêts du Parlement de Provence. — Ce Parlement étant investi d'attributions judiciaires et administratives, il n'appartient qu'au Conseil d'État de déterminer le sens et la portée de ses arrêts (*).

Décidé, par interprétation des arrêts des 12 novembre 1627 et 8 mai 1723, que ledit Parlement a reconnu et consacré l'existence légale de la société des bordigues de Caronte qui existait en fait avec son syndic et son trésorier à l'époque où ces arrêts ont été rendus (**).

Un arrêté par lequel un préfet se borne à approuver un règlement délibéré et adopté par les intéressés, et à préciser et à coordonner les dispositions réglementaires antérieuremen suivies par une association syndicale n'est pas entaché d'excès de pouvoirs. — Cet arrêté n'a pas eu pour objet de créer une association nouvelle (***).

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Coulet tendant à l'annulation,*

(*-**-***) M. Le Vavasseur de Précourt a présenté des observations dont voici le résumé :

Appartient-il au Conseil d'État d'interpréter d'anciens arrêts du Parlement de Provence? Au premier abord, la question étonne; on est habitué à voir dans les Parlements une autorité exclusivement judiciaire. Les arrêts du Conseil d'État, 24 juillet 1856, de Galiffet et commune de Lattes, *Ann.* 1857, p. 47 et 53 relatifs aux bordigues de l'étang de Berre et aux pêcheries de l'étang de Lattes n'ont pas interprété des arrêts du Parlement, mais seulement des arrêts du Conseil du roi. Les actes, antérieurs à 1789, émanés du pouvoir souverain dans l'exercice de l'autorité administrative, peuvent être interprétés par la voie contentieuse en qualité d'actes administratifs. C'est ainsi que le Conseil d'État a interprété un certain nombre d'arrêts du Conseil du roi (24 juillet 1856, précités, 25 mars 1867, Galtier, p. 303 (*Rec. du C. d'Ét.*), un arrêt des maîtres rationaux de la Chambre des comptes des comtés de Provence et de Forcalquier, en date du 31 janvier 1539, relatif au desséchement d'un étang, 4 septembre 1856, desséchement du Citis, (*Ann.* 1857, p. 122), des lettres patentes du roi de Sardaigne de 1772 et 1776 relatives à une concession de mines, 6 août 1880, Frerejean (*Rec. du C. d'Ét.*, p. 303).

Les deux arrêts du Parlement de Provence, de 1627 et 1723, dont l'interprétation a été renvoyée par la Cour d'Aix à la juridiction administrative, sont des arrêts de règlement, déterminant pour l'avenir les droits et les obligations réciproques des propriétaires de bordigues de l'étang de Caronte, de l'association des patrons de barques et de la communauté de Martigues. Les Parlements avaient non seulement des attributions judiciaires, mais des attributions poli-

pour incompétence, de la décision du préfet des Bouches-du-Rhône, du 24 mai 1886 :

Considérant que le Parlement de Provence était investi d'attributions judiciaires et administratives; que, par ses arrêts en date des 12 novembre 1627 et 8 mai 1723, il a statué dans l'exercice de ses pouvoirs réglementaires de police et qu'il n'appartenait qu'au Conseil d'État de déterminer le sens et la portée desdits arrêts; que, par la décision attaquée, le préfet des Bouches-du-Rhône a interprété ces arrêts et que, dès lors sa décision doit être annulée pour incompétence;

Sur les conclusions du sieur Coulet tendant à l'interprétation des arrêts du Parlement de Provence précités :

Considérant qu'en mettant à la charge de la masse des propriétaires de bordigues de Caronte des obligations imposées dans l'intérêt public de la navigation, de la pêche et de la défense des côtes, et en donnant auxdits propriétaires un droit d'action collective à exercer par un intendant nommé par eux et chargé, dans un intérêt commun à tous, de veiller à l'observation des

---

tiques et administratives. Ils ont été en luttes perpétuelles avec les intendants au sujet de ces attributions. Merlin cite un certain nombre d'arrêts de Parlements rentrant dans l'exercice de la police réglementaire en matière administrative, notamment un arrêt du Parlement de Bretagne réglementant la pêche des huîtres sur les côtes de Bretagne.

Des règlements de cette nature ne rentrent pas dans le domaine judiciaire, et ils ne peuvent être interprétés aujourd'hui que par le Conseil d'État. Cela est surtout vrai lorsqu'il s'agit d'un Parlement qui est, comme celui de Provence, un ancien Conseil souverain. Le Parlement de Provence était l'ancien Conseil éminent ou souverain de la Provence, maintenu après la réunion de la Provence au royaume de France sous Charles VIII en 1487 et érigé en Parlement sous Louis XII en 1501. Les rois de France, jusqu'à Louis XVI, dans leurs rapports avec le Parlement d'Aix, ont toujours pris le titre de comtes de Provence, titre que porta le frère de Louis XVI. Le Parlement de Provence était un corps politique et administratif: en 1663, il prononce la réunion d'Avignon et du Comtat à la France, en 1720, il prend des mesures relatives à la peste de Marseille et menace de mort quiconque sortirait du territoire de la ville.

Les arrêts rendus par le Parlement de Provence pour la réglementation de l'association des bordigaliers de l'étang de Caronte, association analogue aux syndicats qui s'étaient formés dans beaucoup de provinces pour l'entretien de travaux d'utilité publique et de défense contre les inondations, tels que les wateringues du Nord, les canaux d'Arles et de Craponne, les canaux d'arrosage du Roussillon, constituent des actes faits par le Parlement dans l'exercice de son pouvoir réglementaire en matière de police administrative, et le Conseil d'État est seul compétent pour en donner l'interprétation, ainsi que l'a jugé avec raison la Cour d'Aix par son arrêt de sursis. (Ext. du *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

arrêts et règlements, de déférer les contrevenants aux consuls, et, si besoin en était, de se pourvoir devant la Cour en exécution des susdits arrêts, les arrêts du Parlement de Provence des 12 novembre 1627 et 8 mai 1723 ont reconnu et consacré l'existence légale de la société des Propriétaires de bordigues de Caronte qui existait en fait avec son syndic et son trésorier à l'époque où ces arrêts ont été rendus; qu'il convient, dès lors, de donner en ce sens l'interprétation desdits arrêts;

En ce qui concerne l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône du 3 février 1825 :

Considérant que, par ledit arrêté, le préfet s'est borné à approuver un règlement délibéré et adopté par tous les intéressés le 8 mai 1824 et qui a eu pour objet non de créer une association nouvelle, mais de préciser et de coordonner des dispositions réglementaires antérieurement suivies par l'association des Propriétaires de bordigues de Caronte; que, dès lors, il y a lieu de déclarer valable l'arrêté précité du préfet des Bouches-du-Rhône... (Arrêté annulé pour incompétence. Interprétation des arrêtés du Parlement de Provence des 12 novembre 1627 et 8 mai 1723, en ce sens qu'ils ont reconnu et consacré l'existence légale de l'association des Propriétaires des bordigues de Caronte. L'arrêté du 3 février 1825, par lequel le préfet des Bouches-du-Rhône a approuvé le règlement de ladite association délibéré et adopté par les intéressés le 8 mai 1824, est déclaré valable comme étant intervenu régulièrement. Dépens à la charge du sieur Frais.)

(N° 95)

[20 avril 1888]

Procédure. — Conseil de préfecture. — Révision. — (Sieur Bonnay.)

Lorsque le conseil de préfecture a rejeté, par un arrêté contradictoire, la demande d'honoraires d'un architecte, celui-ci n'est pas recevable à en demander la révision au conseil de préfecture (*).

(*) Voy. dans le même sens, 4 avril 1873, commune d'Agetman, et la note *Ann.* 1875, p. 226.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture de la Corrèze a, le 4 avril 1884, rejeté les réclamations du sieur Bonnay était contradictoire, qu'ainsi il ne pouvait être réformé ou annulé que par le Conseil d'État; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, le 6 mars 1885, rejeté comme non recevable la demande en revision formée par le requérant contre ledit arrêté du 4 avril 1884;

Considérant que le premier arrêté, n'ayant été l'objet d'aucun recours régulier dans les délais légaux, a acquis l'autorité de la chose jugée, et que, par suite, le requérant n'est plus recevable à le déférer au Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 96)

[20 avril 1888]

Travaux publics. — Expropriation. — Communes. — Distribution d'eau. — Décret déclaratif d'utilité publique rendu sans avis du Conseil d'État. — Procédure. — Tierce opposition. — (Syndicat du canal de Vernet et sieur Pia.)

Les décrets portant déclaration d'utilité publique de travaux communaux ne doivent pas, à peine de nullité, être rendus dans la forme des règlements d'administration publique (*).

Procédure. — Tierce opposition. — Un décret déclarant d'utilité publique l'exécution d'un projet de distribution d'eau, alimentée par une rivière, tous droits des tiers réservés, ne constitue pas un acte susceptible d'être attaqué devant le Conseil d'État par la voie de la tierce-opposition ouverte en vertu de l'article 40 *du décret du* 22 *juillet* 1806. — *Cet acte ne peut être déféré au Conseil que pour excès de pouvoirs.*

VU LA REQUÊTE de l'association syndicale du canal d'arrosage de Vernet et Pia... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler par voie de tierce opposition, et en tant que de besoin, pour excès de pouvoirs un décret du président de la République, du

---

(*) Jurisprudence constante, 23 décembre 1887, Toret, p. 853 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*); — 23 mars 1881, Trescases, p. 345 et la note. (*Rec. du C. d'Ét.*).

12 août 1884, qui a déclaré d'utilité publique, dans la ville de Perpignan, la distribution d'eau alimentée par les eaux filtrées de la Tet, et a autorisé ladite ville à faire les expropriations nécessaires à l'exécution du projet; — *Ce faisant, attendu* en la forme que la voie de la tierce opposition, autorisée par le décret du 22 juillet 1806 est ouverte non seulement contre les décisions du Conseil d'État rendues en matière contentieuse, mais aussi contre des actes purement administratifs, qui lèsent des droits privés, et que dès lors le recours est recevable; que, d'ailleurs le droit de se pourvoir par la voie du recours pour excès de pouvoirs ne saurait être contesté à l'association requérante; au fond, que les concessionnaires du canal d'arrosage de Vernet et Pia n'ont pas été appelés à donner leur avis, lors des formalités préalables à la déclaration d'utilité publique; qu'en second lieu le décret attaqué n'a pas été rendu dans la forme des règlements d'administration publique, et que la formalité de l'avis du Conseil d'État ou de la section de l'intérieur dudit Conseil était substantielle;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur.... par lesquelles le Ministre estime qu'il y a lieu de rejeter ledit recours, par les motifs en premier lieu que les formalités préalables à la déclaration d'utilité publique ont été remplies; et en second lieu que pour les travaux dont s'agit un décret simple suffisait conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841;

Vu l'ordonnance du 18 février 1834;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852;

Vu la loi du 27 juillet 1870;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

En la forme :

Considérant que le décret susvisé n'est pas un acte susceptible d'être attaqué par la voie de la tierce opposition et que l'association syndicale n'est recevable à en demander l'annulation que par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Au fond :

Sur le 1er grief : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les formalités préalables à la déclaration d'utilité publique ont été remplies;

Sur le 2e grief :

Considérant, d'une part, que le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 et la loi du 27 juillet 1870 n'ont pas eu pour effet de modifier les formes dans lesquelles le pouvoir exécutif autorise les travaux publics communaux, qu'il était antérieurement dans

ses attributions d'ordonner et dans lesquels sont compris les travaux auxquels s'applique le décret attaqué ; qu'aucune disposition des lois antérieures ne prescrit que les actes portant déclaration d'utilité publique desdits travaux seront rendus, soit dans la forme des règlements d'administration publique, après l'avis du Conseil d'État en assemblée générale, soit sur l'avis de la section de l'intérieur dudit Conseil;

Considérant, d'autre part, que l'article 8 de la loi du 24 mai 1872 n'appelle le Conseil d'État à donner nécessairement son avis que sur les règlements d'administration publique et sur les décrets qu'une disposition législative soumet expressément à l'examen préalable du Conseil d'État; qu'il suit de là que l'association requérante, dont tous les droits ont été d'ailleurs réservés par le décret attaqué, n'est pas fondée à en demander l'annulation à raison de ce qu'il aurait été rendu sans être précédé de l'avis du Conseil d'État ou de la section de l'intérieur dudit Conseil... (Rejet.)

(N° 97)

[20 avril 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Remplacement d'un expert. — Procédure. — (Compagnie du chemin de fer du Nord contre sieur Leroy.)

. . . .

En ce qui concerne l'arrêté du 31 *août* 1883 :

Considérant que par l'arrêté du 25 août 1882, ci-dessus visé, le conseil de préfecture de la Somme, après avoir inutilement mis en demeure l'expert de la compagnie du chemin de fer du Nord de déposer son rapport, a indulgé à la compagnie un délai de huitaine pour choisir un nouvel expert, faute de quoi il serait procédé par l'expert désigné d'office à cet effet;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que cet arrêté n'a pas été notifié à la compagnie qui n'a pas été mise en demeure de désigner son expert dans le délai imparti; qu'ainsi la nouvelle expertise à laquelle il a été procédé n'est pas régulière et que la compagnie est fondée à demander l'annulation de l'arrêté rendu sur cette expertise en même temps que de l'arrêté ci-dessus relaté du 25 août 1882;

Considérant que dans l'état de l'instruction, les deux experts primitivement désignés par les parties ayant déposé leur rapport, et se trouvant en désaccord sur l'évaluation de l'indemnité due au sieur Leroy, une tierce expertise est nécessaire aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807... (Arrêtés annulés, sieur Leroy et compagnie renvoyés devant le même conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra sur les contestations existant entre eux, après qu'il aura été procédé à une tierce expertise, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. Le sieur Leroy remboursera à la compagnie le montant des sommes qui lui ont été payées en exécution de l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Somme, du 31 août 1883, avec les intérêts à partir du jour du paiement. Dépens faits à l'occasion du pourvoi à la charge du sieur Leroy. Requête de la compagnie rejetée. Dépens faits à l'occasion du pourvoi à la charge de la compagnie.)

(N° 98)

[27 avril 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Routes nationales. — Clauses et conditions générales du 25 *août* 1833. — (Sieur Serratrice.)

. . . .

Vu la requête... pour le sieur Serratrice... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 25 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes a statué sur les réclamations par lui présentées contre le décompte de son entreprise...;

Vu les observations en défense présentées par le Ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi...;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

En ce qui touche *la demande tendant à ce qu'il soit procédé, au besoin, à un supplément d'expertise :*

Considérant qu'une nouvelle expertise, qui ne porterait pas sur un état de choses antérieur aux travaux et dont il ne reste

aucune trace ne saurait donner de résultats utiles et que le Conseil trouve d'ailleurs dans l'instruction des éléments suffisants d'appréciation;

En ce qui touche la fixation de la somme due pour les déblais:

Considérant que le sieur Serratrice demande que l'allocation de 233.347f,65 admise pour les terrassements par le conseil de préfecture soit portée à 320.371f,84; que le Ministre des travaux publics conclut, par voie de recours incident, à la suppression de l'indemnité de 5.906f,40 allouée pour déblais dans la roche quartzeuse;

Sur les conclusions du sieur Serratrice:

Considérant que, d'après l'article 58 du devis, l'avant-métré rectifié, s'il y a lieu, sur la demande qui en serait faite par l'entrepreneur dans les 20 jours de la notification du piquetage, servira de base au règlement définitif du cube des terrasses et que les résultats ne pourront en être modifiés qu'à raison des terrassements supplémentaires ordonnés en cours d'exécution, lesquels seront l'objet d'avant-métrés particuliers préalablement présentés à l'acceptation de l'entrepreneur; que, d'après l'article 59, la proportion des diverses natures de déblais portés à l'avant-métré sera, à défaut d'attachements contradictoires dressés en cours d'exécution, conservée dans le compte définitif, sans que l'entrepreneur puisse réclamer aucune modification;

Considérant que, d'après le projet soumis à l'adjudication, la route devait avoir une largeur totale de 4m,90, mais qu'une décision ministérielle du 28 décembre 1867, intervenue pendant l'exécution des travaux, a porté cette largeur à 6 mètres: que le sieur Serratrice, invité par ordre de service, du 24 janvier 1868, à faire connaître s'il entendait user du droit de demander, par application de l'article 39 des clauses et conditions générales, la résiliation pour augmentation de plus d'un sixième de la masse des travaux, a déclaré, par lettre du 1er février 1868, renoncer au bénéfice de l'article 39, et accepter la continuation de l'entreprise; que ni la décision ministérielle précitée, ni son acceptation, dans les termes où elles sont formulées, n'ont pu avoir pour conséquence l'abandon du mode de règlement établi par les articles 58 et 59 du devis; que l'administration devait donc dresser un nouvel avant-métré tenant compte de l'élargissement de la route et le soumettre à l'acceptation de l'entrepreneur, mais qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers-expert, que cette opération n'a pas été accomplie; que les conséquences de cette situation doivent être appréciées succes-

sivement au point de vue du cube et de la classification des déblais;

Considérant, sur le premier point, que, par le fait même de l'exécution des travaux, l'état de choses antérieur ne peut être reconstitué, et que, dans cette situation, l'absence d'un avant-métré, dressé conformément à l'article 58 du devis, rend impraticable le mode de calcul des déblais prévu audit article; mais qu'il est possible de déterminer le cube réellement exécuté par l'entrepreneur et qu'il résulte de l'instruction qu'il en sera fait une exacte appréciation en l'élevant de 104.716m,24, chiffre admis par le conseil de préfecture à 105.836m,94, chiffre porté au décompte définitif et dans lequel les déblais en souterrain figurent pour 1.875m,68.

Considérant, sur le second point, que si le sieur Serratrice a demandé à l'ingénieur ordinaire, le 8 mars 1869, une nouvelle classification des déblais, cet ingénieur a refusé, le 7 décembre de la même année, de faire droit à cette demande; que l'entrepreneur n'a pas insisté alors pour obtenir une vérification contradictoire; que, dans cette situation, le sieur Serratrice a seulement, en vertu de l'article 59 du devis, le droit de faire déterminer la classification de la totalité des déblais par lui exécutés conformément aux proportions portées à l'avant-métré; que l'application, dans lesdites proportions, des prix du bordereau au cube ci-dessus déterminé a pour conséquence de fair porter l'allocatian totale de 233.347f,65 admise par le conseil de préfecture à 242.149f,25 soit une augmentation de 8.801f,60, et déduction faite du rabais de 21 p. 100, de 6.952f,83 ;

Sur le recours du Ministre des travaux publics :

Considérant qu'il résulte de l'instruction notamment du rapport du tiers-expert, que l'extraction de la roche quartzeuse rencontrée dans les déblais à ciel ouvert et pour laquelle aucun prix ne figurait au bordereau a constitué un travail imprévu; que, dans ces circonstances, le Ministre des travaux publics n'est pas fondé à demander la suppression de l'indemnité de 5.906f,40 allouée de ce chef à l'entrepreneur par le conseil de préfecture;

En ce qui touche les éboulements :

Considérant que le sieur Serratrice s'est chargé, sans qu'il fût intervenu un accord préalable sur les prix, d'enlever de la plate-forme de la route les déblais provenant d'éboulements qui s'étaient produits pendant l'exécution des travaux; qu'il a proposé, le 17 janvier 1869, une classification sur laquelle l'admi-

nistration ne s'est pas prononcée et que la question a été, sur sa demande, soumise aux experts;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en adoptant la classification proposée par le tiers-expert, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui touche les caniveaux :

Considérant que le sieur Serratrice ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante du prix à appliquer à la fouille des caniveaux, qui n'était pas prévue au bordereau; qu'il y a lieu seulement de lui tenir compte de l'augmentation de largeur de 10 centimètres donnés à cet ouvrage, sur une longueur de 110 mètres, en vertu de la remise à lui faite par l'ingénieur ordinaire, le 2 décembre 1869, d'un profil-type ultérieurement abandonné et de lui allouer de ce chef un supplément de prix de 17f,73, rabais déduit;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Serratrice les intérêts à partir du 21 septembre 1872; que le requérant a demandé les intérêts des intérêts le 6 avril 1880, le 11 juillet 1881, le 13 novembre 1886 et le 30 décembre 1887; que, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à ces demandes... (L'État paiera au sieur Serratrice, en sus des sommes allouées par le conseil de préfecture, 6.952f,83 pour les terrassements, et 17f,73 pour les caniveaux. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes restant dues au sieur Serratrice capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 6 avril 1880, 11 juillet 1881 et 13 novembre 1886. Les intérêts et intérêts des intérêts échus au 30 décembre 1887 seront pareillement capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de ladite date. Dépens à la charge de l'État. Surplus des conclusions du sieur Serratrice et recours incident du Ministre des travaux publics rejetés.)

(N° 99)

[4 mai 1888]

Ateliers insalubres. — Vidanges et engrais (1re classe). — Déversement des eaux résiduaires dans la Seine. — Interdiction. — Conditions nouvelles. — [Sieur Lesage et Ce, (usine de Billancourt.)]

Le préfet de police peut sans excès de pouvoirs interdire aux

propriétaires d'une usine pour le traitement des vidanges le déversement des eaux résiduaires dans la Seine, pour cause d'inexécution des conditions imposées par les actes d'autorisation, et relatives à la désinfection préalable desdites eaux (*).

Le préfet peut également imposer à l'usinier des conditions nouvelles dans l'intérêt de la salubrité (**). — *Interdiction de déverser en Seine les eaux résiduaires, maintenue jusqu'à ce que l'usinier se soit conformé aux prescriptions nouvelles approuvées par le Conseil d'État.*

. . . .

En ce qui touche le recours relatif à l'arrêté du 22 *octobre* 1884, *qui a interdit jusqu'à nouvel ordre l'écoulement en Seine des eaux résiduaires de l'usine :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la compagnie Lesage n'a pas observé les conditions prescrites par l'ordonnance d'autorisation du 1er décembre 1833 et l'arrêté du 13 mars 1872; que notamment les eaux résiduaires de l'usine n'étaient pas désinfectées; que, dès lors, c'est à bon droit que le préfet de police à interdit jusqu'à nouvel ordre l'écoulement en Seine des eaux résiduaires de l'usine;

En ce qui touche le recours relatif à l'arrêté du 27 *avril* 1886 *:*

Considérant que, conformément à l'ordonnance précitée, il appartenait au préfet de prescrire de nouvelles conditions jugées nécessaires dans l'intérêt de la salubrité;

Mais considérant que l'arrêté dont s'agit a été soumis au conseil d'hygiène, qui a proposé diverses modifications, lesquelles ont été acceptées par l'administration, et qu'il y a lieu de les approuver; que toutefois l'interdiction résultant de l'arrêté du 22 octobre 1884 doit être maintenue jusqu'à ce que les nouvelles conditions imposées à la compagnie aient été remplies... (Recours de la compagnie Lesage contre l'arrêté du 22 octobre 1884 rejeté. Arrêté du 27 avril 1886 modifié ainsi qu'il suit : 1° toutes les canalisations qui conduisent de l'usine à la Seine seront ordonnées de telle sorte qu'aucune communication ne soit possible de l'une à l'autre; les tuyaux d'arrivée des vidanges et de sortie des eaux résiduaires seront indiqués sur de nouveaux plans et au besoin sur le sol; 2° les eaux vannes seront traitées par la chaux dans les appareils distillatoires; les eaux résiduaires ne devront

(*) Voy. 12 mars 1880, Bras, p. 271 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).
(**) Rapp. 7 mai 1875, Blanjot, p. 420. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

être renvoyées dans la Seine qu'après avoir été clarifiées et ne contenant plus que deux grammes au maximum de matières en suspension par litre. Elles ne devront plus être susceptibles d'émettre spontanément des gaz putrides ni de former des mousses même l'été et après un laps de temps de huit jours; 3° la température des eaux au moment de leur écoulement en Seine ou à l'égout ne devra dépasser en aucun cas 40 degrés centigrades; 4° la compagnie sera tenue de faire immédiatement les diligences nécessaires pour obtenir du préfet de la Seine l'autorisation de déverser les eaux résiduaires à l'égout collecteur, rive droite; dès que cette autorisation aura été accordée, l'écoulement à la Seine sera totalement et rigoureusement supprimé; 5° les buées et gaz infects, provenant des appareils de traitement des matières dans les diverses parties de l'usine seront aspirés par un ou plusieurs ventilateurs suffisants pour les refouler dans des cubilots remplis de combustibles incandescents, coke ou charbon, disposés pour assurer la combustion des gaz. On devra, pour y arriver, refroidir les gaz ou buées à 40 degrés au moins avant de les refouler dans le foyer pour les priver de leur eau, le mieux possible. La section du four sera suffisante pour que les vitesses auxquelles les gaz traversent sans être brûlés ne soient pas dépassés. Tout autre moyen, arrivant à faire disparaître les gaz infects, pourra être agréé par l'administration. L'interdiction prononcée par l'arrêté du 22 octobre 1884 est maintenue jusqu'à l'entier accomplissement des conditions ci-dessus ordonnées.)

(N° 100)

[4 mai 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Rivières navigables. — Écluses. — Clauses et conditions générales du 11 *novembre* 1866. — (Sieurs Bure et Crosnier.)

Art. 28. — *Déchéance appliquée à des demandes d'indemnité formées plus de dix jours après des crues considérées comme cas de force majeure.*

— *Lorsque les ingénieurs déclarent se considérer comme avertis, en temps utile, des crues qui se produiront jusqu'à une date fixée, les conditions de l'article* 28 *doivent être remplies pour les crues postérieures.*

Erreurs matérielles : évaluation des journées d'ouvriers sans tenir compte du mode de calcul à l'aide des états de situations mensuelles, prévu au devis; renvoi à l'expertise.

Intérêts. — En présence d'un traité dans lequel il est stipulé que les sommes résultant de l'application des prix nouveaux porteront intérêt à compter du 1er du mois qui suivra la date de la publication mensuelle correspondante, les intérêts doivent être alloués du premier jour du second mois qui suit l'exécution des travaux : d'après le règlement de comptabilité du 28 septembre 1849, la situation prévue au traité n'est dressée que dans les premiers jours du mois qui suit l'exécution des travaux.

Difficultés imprévues. — Terrassements devant être exécutés à sec, exécutés avec épuisements dans des conditions plus onéreuses que celles prévues.

Ouvrages préparatoires à l'exécution des travaux. — Cintres, couchis, échafaudages, etc., à la charge de l'entreprise, par application du devis.

Prix du bordereau accepté sous réserve des réclamations ultérieures, pas de fin de non-recevoir : renvoi à l'expertise.

Retards dus à l'administration : renvoi à l'expertise.

SUR LES CONCLUSIONS *des entrepreneurs, tendant à ce qu'il soit tenu compte des ouvrages préparatoires : cintres, couchis, échafaudages et ponts de service :*

Considérant qu'aux termes de l'article 157 du devis particulier de l'entreprise la construction de tous les ouvrages préparatoires nécessaires à l'exécution des travaux, dans lesquels sont compris les cintres, couchis, échafaudages et ponts de service, est à la charge de l'entrepreneur; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de payer à part aux sieurs Buré et Crosnier les ouvrages ci-dessus mentionnés;

En ce qui concerne les dommages occasionnés par la crue du 25 octobre 1878, tant dans le chenal de la Fosse que sur les autres points des travaux :

Considérant que les effets de la crue n'ont pas été signalés par les entrepreneurs dans le délai de dix jours imparti par le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866; que, si, par une lettre du 1er septembre 1878, l'ingénieur a accepté de se considérer, sans nouvel avis, comme prévenu en temps utile, pour toute crue devant survenir jusqu'au 20 octobre, il n'en résulte pas que, passé cette date, les entrepreneurs aient été dispensés de l'obligation de signaler les crues, et de présenter

leur réclamation dans le délai de dix jours; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté, sans les soumettre à l'expertise, les réclamations des entrepreneurs relatives à des dommages qui auraient été occasionnés par la crue du 25 octobre;

En ce qui concerne les travaux de réparation exécutés aux crics des écluses avant la reconstruction de ces ouvrages :

Considérant que, pour repousser la réclamation formée de ce chef par les sieurs Buré et Crosnier, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que, d'après le libellé du prix supplémentaire n° 67, accepté par les entrepreneurs, la dépense dont s'agit serait comprise dans le prix allouer pour remaniement des crics;

Considérant que les sieurs Buré et Crosnier n'ont accepté le bordereau des prix supplémentaires que sous réserve de leurs réclamations antérieurement formulées, parmi lesquelles figurait celle relative aux réparations des crics des écluses; qu'ainsi les entrepreneurs étaient recevables à demander qu'il leur fût tenu compte de ces travaux de réparation sauf à justifier que lesdites réparations n'avaient été motivées par aucune défectuosité qui leur fût imputable; qu'il y a lieu par suite, réformant sur ce point l'arrêté attaqué, de confier aux experts le soin de rechercher si ces justifications sont fournies et de déterminer, en cas d'affirmative, la valeur desdits travaux;

Sur les conclusions des entrepreneurs, tendant au redressement d'erreurs matérielles, dans l'évaluation des quantités d'ouvrages exécutés depuis le 1er juillet 1876 :

Considérant qu'aux termes de la convention passée le 29 juin 1878, entre les entrepreneurs et l'administration, certaines plus-values doivent être appliquées aux journées d'ouvrier de chaque catégorie, et que le nombre de ces journées doit être évalué d'après les constatations des états de situations mensuelles qui ont suivi celle du 8 juin 1876; que les sieurs Buré et Crosnier sont donc fondés à soutenir que l'administration a fait une inexacte application du contrat, en évaluant le nombre des journées susceptibles de plus-values, sans tenir compte des situations mensuelles ; qu'il y a lieu, dès lors, réformant l'arrêté attaqué sur ce point, de décider que la mission des experts sera étendue à la vérification et à la rectification des erreurs matérielles alléguées par les entrepreneurs;

Sur les conclusions tendant à ce que les intérêts des sommes allouées en exécution de la convention précitée soient comptés à

partir du premier jour du mois, suivant celui pendant lequel les travaux ont été exécutés :

Considérant qu'aux termes du traité conclu avec l'État par les entrepreneurs, il a été stipulé que les sommes résultant de l'application des prix nouveaux fixés par ledit traité porteront intérêts à compter du premier du mois suivant la date de la situation mensuelle correspondante; que, d'après le règlement sur la comptabilité du service des ponts et chaussées du 28 septembre 1849, cette situation est dressée dans les premiers jours du mois qui suit l'exécution des travaux; qu'il suit de là que l'administration a fait une exacte application de la convention précitée, en comptant les intérêts à partir du premier jour du second mois qui suit l'exécution des travaux; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté de ce chef la réclamation des entrepreneurs;

Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à obtenir : 1° des plus-values, à raison de modifications qui auraient été apportées aux conditions prescrites par le devis pour l'exécution des terrassements de la Fosse et du passage de Neuville; 2° une indemnité pour prolongation de la durée de l'entreprise occasionnée par ces modifications :

Considérant qu'aux termes des articles 83, 85 et 89 du devis la rectification du barrage de Neuville et les travaux du chenal de la Fosse devaient être faits, sans épuisements, pendant les basses eaux, et que ces travaux ne devaient être entrepris qu'après l'achèvement des autres ouvrages; que les requérants soutiennent qu'ils ont eu à exécuter lesdits travaux en dehors des conditions prévues; que ce fait, s'il était établi, pourrait ouvrir droit à des plus-values au profit des entrepreneurs; qu'en outre, s'il était établi que la prolongation de la durée de l'entreprise a été la conséquence non de la négligence des entrepreneurs, mais du fait de l'administration, et de la marche donnée aux travaux, une indemnité pourrait être due de ce chef aux sieurs Buré et Crosnier, au cas où ils justifieraient que ces retards leur ont causé un préjudice; qu'il convient, dès lors, réformant de ces chefs l'arrêté attaqué, de charger les experts de reconnaître s'il a été dérogé sur ce point aux conditions du marché, si les etards dont se plaignent les entrepreneurs proviennent du fait e l'administration, et, dans ce cas, d'évaluer l'augmentation de épense ou le préjudice qui en serait résulté;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant qu'il appartiendra au conseil de préfecture de la

Mayenne de statuer sur ce chef de demande en même temps qu'il aura à statuer sur l'ensemble des réclamations des sieurs Buré et Crosnier... (Outre la mission que l'arrêté attaqué a donné aux experts désignés en exécution dudit arrêté, ils devront rechercher et établir : 1° si les réparations effectuées aux crics des écluses ont été motivées par des défectuosités imputables à l'administration et dans le cas de l'affirmative qu'elle serait la somme due pour prix de ces travaux; 2° si toutes les quantités d'ouvrage susceptibles de prix nouveaux et résultant des états de situations mensuelles qui ont suivi celle du 30 juin 1876 ont été comptées par l'administration pour l'application desdits prix, et dans le cas de la négative, quel est le montant de l'allocation supplémentaire qu'il y aurait lieu d'accorder de ce chef; 3° si les fouilles opérées en 1879 dans le chenal de la Fosse et dans le passage de Neuville ont été exécutées en dehors des conditions prévues au devis, et dans le cas de l'affirmative quel est le montant des plus-values qu'il y aurait lieu d'allouer de ce chef; 4° si la prolongation de la durée de l'entreprise provient, non de négligences imputables aux entrepreneurs, mais au contraire du fait de l'administration et de la marche imprimée par elle aux travaux, à l'encontre des prescriptions du devis, et, en cas d'affirmative si cette prolongation leur a causé un préjudice et quelle en a été l'importance. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les trois quarts des dépens exposés par les sieurs Buré et Crosnier à la charge de l'État. Surplus rejeté.)

(N° 101)

[4 mai 1888]

Travaux publics. — Offre de concours. — Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Pont à péage. — (Sieur Cotelle contre préfet de Seine-et-Marne.)

L'offre de concours faite par un particulier sans condition ni réserve, en vue du rachat d'un pont vicinal à péage, devient définitive dès que son acceptation par le conseil municipal a été approuvée par le préfet; en conséquence, ce particulier est tenu de la réaliser sans pouvoir invoquer que le rachat a eu lieu tardivement dans les conditions et avec une participation de la commune différentes de celles prévues.

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Cotelle s'est inscrit pour la somme de 1.500 francs sur la liste des souscriptions recueillies par la commune de Saint-Fargeau, en vue du rachat du pont à péage de Sainte-Assise; que ces souscriptions ont été acceptées par le conseil municipal le 20 juin 1879; que l'approbation du préfet a été donnée le 19 juillet 1881, et que l'engagement dont s'agit est ainsi devenu définitif;

Considérant, d'autre part, que la liste de souscription susvisée ne contient aucune réserve de la part du requérant, soit relativement aux dispositions qui devront être adoptées pour le rachat du pont, soit relativement au délai dans lequel l'opération devra être réalisée; que la circonstance que la part contributive de la commune dans la dépense du rachat répartie entre le département et les communes intéressées a été réduite de 12.500 francs à 10.924 francs, ne saurait avoir pour effet de dispenser le requérant de l'exécution de son obligation; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, condamné le sieur Cotelle à réaliser le montant de son engagement... (Rejet avec dépens.)

(N° 102)

[4 mai 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Expertise ordonnée parle préfet; refus du conseil de préfecture de statuer sur les frais. — (Ministre des travaux publics contre sieur Bouilliez.)

Le conseil de préfecture ne peut pas se refuser de statuer sur les frais d'une expertise ordonnée par le préfet, en matière d'occupation temporaire, par le motif que l'expertise aurait eu lieu sans qu'il l'eût ordonnée. — A défaut d'accord entre l'administration et le propriétaire, il appartient au préfet d'ordonner l'expertise avant l'envoi du dossier au conseil de préfecture (décret du 8 *février* 1868 *et loi du* 16 *septembre* 1807) (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'à défaut d'accord entre l'administration et le

(*) Rapp. 28 avril 1876, Ville d'Alger, p. 388. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

propriétaire pour l'évaluation des indemnités dues à raison d'une occupation temporaire de terrains, il doit, par application des articles 8 et 9 du décret du 8 février 1868, être procédé conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, aux termes duquel les experts sont nommés directement l'un par le préfet, l'autre par le propriétaire; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture du Nord, en se fondant sur ce qu'il n'avait pas ordonné l'expertise relative à l'indemnité due au sieur Bouilliez, a refusé de statuer sur les frais auxquels cette expertise avait donné lieu... (Arrêté réformé. Renvoi du sieur Bouilliez et de l'administration devant le conseil de préfecture du Nord pour y être statué sur les frais de ladite expertise.)

(N° 103)

[4 mai 1888]

Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — (Sieur Bouilliez.)

Clôture établie sur un terrain recouvert par les plus hautes eaux de la rivière coulant à pleins bords sans débordement : contravention punie par l'article 1er de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 et non par l'article 2.

L'amende de 1.000 francs prévue par l'article 1er de l'arrêt de 1777 ne peut pas être réduite à 16 francs.

Le relèvement de l'amende ne peut pas être demandé par le ministre au moyen d'un recours incident. — Le ministre devait se pourvoir par voie de recours principal ou de recours dans l'intérêt de la loi.

. . . .

SUR LE RECOURS *du sieur Bouilliez :*

Considérant qu'il résulte du procès-verbal de constatation susvisé que le terrain sur lequel le sieur Bouilliez a élevé sa clôture est recouvert par les plus hautes eaux de la Lys coulant à pleins bords sans débordement; que, dès lors, le fait d'avoir établi la clôture dont il s'agit constituait une infraction aux prescriptions de l'article 1er de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, et que le sieur Bouilliez n'est pas fondé à demander décharge des condamnations prononcées contre lui par le conseil de préfecture.

Sur le recours incident du Ministre des travaux publics :

Considérant que le Ministre des travaux publics soutient que le minimum de l'amende encourue aux termes de l'article 1er de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 et de la loi du 23 mars 1842 était de 50 francs;

Mais considérant que, si c'est à tort et contrairement aux dispositions précitées que le conseil de préfecture n'a condamné le sieur Bouilliez qu'à une amende de 16 francs, le Ministre ne pouvait demander le relèvement de l'amende que par la voie d'un recours principal introduit dans les trois mois de l'arrêté attaqué, et qu'en dehors de ce délai, il ne pouvait se pourvoir que dans l'intérêt de la loi; qu'il suit de là que le recours incident du ministre, formé plus de trois mois après l'arrêté attaqué, n'est pas recevable... (Requête du sieur Bouilliez et recours incident du Ministre des travaux publics rejetés.)

(N° 104)

[11 mai 1888]

Communes. — Rues et places. — Police municipale. — Ville de Paris. — Voirie (Grande). — Préfet de la Seine. — Excès de pouvoirs. — (Sieurs Chevalier et Jeancourt.)

Les arcades de la rue de Rivoli, à Paris, bien que constituant des dépendances de propriétés privées, sont régies par les lois et règlements généraux relatifs à la facilité et à la sécurité de la circulation. — En conséquence, le décret du 22 juillet 1882 sur les saillies leur est applicable.

L'arrêté préfectoral qui ordonne la suppression des bannes existantes en vertu d'autorisation régulière, dans le but d'imposer aux propriétaires un nouveau modèle de bannes, spécial et déterminé, est entaché d'excès de pouvoirs.

. . . .

Considérant que, si les arcades situées sous les maisons de la rue de Rivoli et des autres voies désignées dans l'arrêté attaqué constituent des dépendances de propriétés privées, il résulte des clauses insérées dans les contrats de vente des terrains sur lesquels ont été construits ces immeubles que lesdites arcades sont affectées à la circulation publique, et, par suite, régies par les lois

et règlements relatifs à la facilité et à la sûreté de la circulation; que notamment, en ce qui concerne l'autorisation d'établir des stores et bannes, il y a lieu de leur faire application des dispositions du décret du 22 juillet 1882, portant règlement sur les saillies permises dans la ville de Paris;

Considérant que, s'il appartenait au préfet de la Seine de n'accorder aux propriétaires et locataires des locaux situés sous lesdites arcades l'autorisation d'établir des stores et bannes qu'en se conformant aux conditions prescrites par le décret précité, le préfet n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, ordonner par voie de mesure générale la suppression des bannes existantes au-devant des locaux dont il s'agit, en vertu d'autorisations anciennes régulièrement obtenues, et subordonner les autorisations nouvelles à l'adoption d'un modèle uniforme de stores déterminé par l'administration... (Arrêté du préfet annulé.)

(N° 105)

[11 mai 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. — Vérification des limites. — (Sieur Verdeau.)

Lorsqu'un conseil de préfecture, compétent, aux termes de l'article 8 de la loi du 9 ventôse an XIII, pour prononcer la répression des anticipations commises sur les dépendances de la voirie vicinale, est saisi d'un procès-verbal dressé contre un propriétaire à raison d'une usurpation, il lui appartient de vérifier les limites de ce chemin, en l'absence d'un plan d'alignement.

Lorsque la commission départementale a fixé à 6 mètres la largeur d'un chemin et que cette largeur est déterminée par des murs et des fossés, le riverain qui anticipe sur ces limites doit être condamné à rétablir ledit chemin dans sa largeur normale alors même que le classement projeté dudit chemin dans le réseau de grande communication n'aurait pas encore été homologué.

. . . .

Vu les lois du 9 ventose an XIII, du 21 mai 1836 et du 10 août 1871;

CONSIDÉRANT que les requêtes du sieur Verdeau sont fondées sur les mêmes moyens et présentent la même question à juger; qu'il y a donc lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Considérant qu'il appartenait au conseil de préfecture, saisi de deux procès-verbaux dressés contre le sieur Verdeau pour anticipations commises sur le sol d'un chemin vicinal et compétent pour prononcer la répression de ces anticipations, de vérifier, en l'absence de plan général d'alignement, les limites du chemin vicinal dont s'agit;

Considérant, d'une part, qu'il est établi que cette voie a été classée le 17 août 1873 comme chemin vicinal ordinaire par une décision de la commission départementale, qui en a fixé la largeur à 6 mètres entre murs et fossés; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Verdeau a commis des anticipations sur le sol de ce chemin, tel qu'il avait été déterminé par la décision susvisée de la commission départementale;

Considérant, d'autre part, que si le classement projeté de ladite voie dans le réseau de grande communication n'a pas encore été régulièrement homologué, cette circonstance n'est pas de nature à relever le sieur Verdeau de la contravention qu'il a commise en anticipant sur le sol du chemin vicinal ordinaire, nécessairement compris entre les limites du chemin de grande communication projeté; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter les requêtes... (Rejet.)

(N° 106)

[11 mai 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : Loi du 21 *mai* 1836. — (Commune de Gondrin contre sieurs Dudrouilh et Soulanne.)

Une commune ne peut pas au cours d'une année (1886), *réclamer des subventions spéciales à raison de dégradations causées pendant des années antérieures* (1882 *et* 1883).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 14 de la loi susvisée, c'est annuellement que les subventions spéciales doivent être

réglées sur la demande des communes, par les conseils de préfecture;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est seulement au mois de juin 1886 que la commune de Gondrin a réclamé aux sieurs Dudrouilh et Soulanne une subvention spéciale à raison des dégradations extraordinaires qu'ils auraient causées, pendant les années 1882 et 1883, au chemin vicinal n° 19; qu'elle ne justifie avoir fait antérieurement à cette date aucune demande régulière; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture ne pouvait allouer aucune subvention pour lesdites années, et que, par suite, la requête de la commune de Gondrin doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 107)

[11 mai 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins vicinaux. — Pont. — Cahier des clauses et conditions générales du 6 novembre 1870. — (Sieur Borie contre commune de Tours-sur-Marne.)

Art. 23. — Augmentation des prix de plus du 1/6 par suite de l'élévation du prix de la main-d'œuvre : rejet : l'entrepreneur qui ne pouvait que demander la résiliation ne l'a pas fait (10° *chef*).

Erreur matérielle : attachement non signé ou surpris par erreur; renvoi à l'expertise nonobstant cet attachement (21° *chef*).

Force majeure. — Crue extraordinaire : perte de bois; renvoi à l'expertise (44° *chef*).

Fournitures comprises dans le prix d'un travail : pas d'indemnité (15°, 16°, 36° *chefs*).

Intérêts d'avances faites par l'entrepreneur : remboursement de ces avances accepté sans réserve : non-lieu à l'allocation d'intérêts (44° *chef*).

Matériaux approvisionnés, mais non employés : non-lieu d'en payer le prix (11° *chef*).

— Approvisionnement non effectué lorsque le travail prévu a été décommandé (17° *chef*).

— Approvisionnements devenus inutiles par suite des changements apportés en cours d'exécution : indemnité (35° *chef*).

Ordre écrit. — Déblais transportés pour être employés en remblais; enrochements en moellons de démolition; pas d'ordre écrit : rejet (3e *et* 5e *chefs*).

— Perte de journées d'ouvriers provenant d'un retard dans le coulage du béton; pas d'ordre de réunir des ouvriers pour ce travail. Rejet (14e *chef*).

Prix accepté sans réserve sur l'attachement : non recevabilité d'une demande de prix nouveaux (16e *et* 41e *chefs*).

Retard dans l'achèvement des travaux. — Prolongation de la location du bois de la passerelle. Rejet : la location était faite pour toute la durée de la construction (43e *chef*).

Sujétions imprévues provenant de l'établissement d'une passerelle provisoire; rejet : les conditions prévues par les fouilles n'ont pas été modifiées (1er *chef*).

— Épuisements défectueux par la commune ayant rendu plus onéreux les déblais de la culée : indemnité possible : renvoi à l'expertise (2e *chef*).

— Gêne résultant du maintien de la circulation et de l'établissement d'une passerelle provisoire; rejet : la circulation devait être maintenue et l'entrepreneur n'a fait aucune réserve sur l'attachement concernant la passerelle (41e *chef*).

Battage des pieux dans un sous-sol rocheux et imprévu; renvoi à l'expertise (6e *et* 8e *chefs*).

Nettoyage de la meulière : pas de sujétion (19e *chef*).

— Taille des palplanches à vive arête demandée à l'entrepreneur au lieu de la taille à grain d'orge : renvoi à l'expertise (7e *chef*).

Battage des pieux des cintres non compris dans le main-d'œuvre de pose; renvoi à l'expertise (13e *chef*).

Échafaudages imprévus et nécessités par des difficultés spéciales; renvoi à l'expertise (13e *chef*).

Transport par voie ferrée : pas d'indemnité : le mode de transport n'était pas prévu (18e *et* 19e *chefs*).

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Borie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 13 octobre 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Marne, statuant sur les réclamations formées par le requérant en qualité d'entrepreneur des travaux de reconstruction du pont de Tours-sur-Marne relativement au règlement de ladite entreprise, a, tout en ordonnant une expertise sur le surplus desdites réclamations, rejeté immédiatement divers chefs; — *Ce faisant*... allouer au sieur Borie les sommes

indiquées sous chaque chef de réclamation, avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens, subsidiairement, renvoyer les divers chefs de réclamations aux experts désignés par le conseil de préfecture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

1er chef. — SUR LES CONCLUSIONS *tendant à l'allocation d'un prix supplémentaire de* 1f,62 *par mètre cube pour les fouilles de fondation des culées qui auraient été frappées d'une sujétion imprévue :*

Considérant que l'entrepreneur ne justifie pas que l'établissement d'une passerelle provisoire ait modifié les conditions prévues pour l'exécution de ce travail de manière à motiver une dérogation à l'article 19 du devis d'après lequel le prix de déblai fixé au bordereau s'applique à toute espèce de terre et à toute profondeur; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sans expertise ce chef de réclamation;

2e chef. — *Sur la demande d'une indemnité de* 1.000 *francs pour des infiltrations ayant entraîné un supplément de main-d'œuvre dans les déblais de la culée gauche :*

Considérant que l'entrepreneur soutient que la commune ayant opéré les épuisements dans des conditions défectueuses, l'exécution des déblais de la culée gauche a été rendue plus onéreuse pour lui; que ce fait, s'il était établi, pourrait justifier l'allocation d'un supplément de prix et qu'il y a lieu d'en renvoyer aux experts la vérification;

3e *chef. — Sur la demande d'une allocation de* 0f,80 *par mètre cube pour le transport de* 300 *mètres cubes de déblais employés en remblais :*

Considérant que l'entrepreneur ne produit aucun ordre de service prescrivant ce travail; que si une quantité de 75 mètres cubes de déblais figure sous le n° 13 du carnet d'attachement de 1881, comme susceptible d'une plus-value de transport, les ingénieurs ont refusé d'en tenir compte, le n° 25 du bordereau payant le transport des déblais sans indication de distance; que, dans ces circonstances, il n'y a lieu de renvoyer aux experts l'examen de cette demande;

5e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de* 1.750 *francs pour* 250 *mètres cubes d'enrochements en moellons de démolition :*

Considérant que ces matériaux ne constituaient pas les enrochements tels qu'ils étaient prévus au marché, et que leur emploi n'a été prescrit par aucun ordre dont il soit justifié; que, dès

lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de renvoyer cette réclamation à l'examen des experts;

6e et 8e chefs. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de* 575f,50 *pour difficultés imprévues dans le battage des pieux et palplanches de la culée droite et d'une somme de* 1.617 *francs pour battage des pieux de la culée gauche après le dragage :*

Considérant que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations, par le motif que les prix du bordereau pour le battage des pieux et palplanches étaient uniformes et que, d'ailleurs, il résultait de l'attachement n° 45, accepté le 31 octobre 1881 par l'entrepreneur, que l'emplacement à battre avait été dégagé de tout obstacle;

Mais considérant que par lettre du 12 octobre 1881 adressée à l'ingénieur, le sieur Borie signalait comme cas imprévu et de force majeure la présence dans le sous-sol de la culée droite de gros blocs de pierres et de maçonneries; que, par lettres des 22 et 29 juin 1882, il se plaignait que le battage des pieux de la culée gauche se fît dans des rochers de craie et tout à fait en dehors des conditions de son marché; que ces faits, s'ils étaient reconnus exacts, seraient de nature à ouvrir droit à indemnité et qu'il y a lieu, dès lors, de renvoyer aux experts l'examen de ces deux chefs de réclamation;

7e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de* 750 *francs pour taille des palplanches à grain d'orge quand elles avaient été demandées à vive arête :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que des palplanches à vive arête ont été demandées à l'entrepreneur; que cette exigence, si elle était de nature à modifier les conditions d'exécution primitivement prévues, pourrait ouvrir droit à indemnité, et qu'il y a lieu de renvoyer cette question à l'examen des experts;

11e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de* 330 *francs représentant la valeur de* 3 *mètres cubes de bois qui auraient été omis dans le décompte :*

Considérant que, si l'attachement n° 40 de 1882 indique 9mc,87 comme quantité approvisionnée de bois de chêne pour pieux, il n'est pas contesté que la quantité de bois employé et relevée aux attachements 39 et 55 ait été seulement de 6m,50 et qu'elle ait été payée au prix du bordereau; qu'aucune disposition du marché n'autorisant l'entrepreneur à réclamer le prix du bois non employé, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ses conclusions sur ce point;

13e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 629 francs pour battage des pieux des cintres et de 120 francs pour construction d'échafaudage :*

Considérant, en ce qui touche les pieux des cintres, qu'aucune prescription du devis ne comprend le battage dans la main-d'œuvre de pose, et en ce qui touche l'échafaudage, que, d'après l'instruction, il a été nécessité par des difficultés spéciales signalées dès le 29 juillet 1882 par l'entrepreneur; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de tenir compte de ces réclamations, et qu'il y a lieu d'en renvoyer l'examen aux experts pour la fixation d'une indemnité;

14e chef. — *Sur la demande d'une allocation de 643f,80 pour journées d'ouvriers perdues par suite de retard dans le coulage du béton :*

Considérant que l'entrepreneur ne produit aucun ordre de service l'obligeant à réunir des ouvriers pour ce travail avant le 9 août 1882, date à laquelle il a été commencé; que, dès lors, il n'y a lieu de faire droit à ses conclusions;

15e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 150 francs pour prix des boulons de la passerelle :*

Considérant que, d'après l'attachement n° 36 du 21 juin 1832, l'entrepreneur avait accepté, en ce qui concerne la passerelle, un prix de 70 francs par mètre cube de bois de sapin en location pour toute fourniture et pose; que dès lors, il n'est pas fondé à réclamer un prix spécial représentant la location des boulons, et que le conseil de préfecture a rejeté à bon droit cette demande;

16e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 330 francs pour prix des sabots des pieux de la passerelle :*

Considérant que, d'après le n° 11 du bordereau, la fourniture des frettes et sabots était comprise dans le prix des pieux d'enceinte; que l'entrepreneur, s'il prétendait qu'il en dût être autrement pour les pieux de la passerelle, devait en faire une réserve sur l'attachement n° 36; qu'ayant accepté sans observation les prix convenus pour les fournitures de la passerelle, il n'est fondé à réclamer aujourd'hui une allocation supplémentaire;

17e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 40 francs pour omission sur les poids des boulons d'assemblage des caissons :*

Considérant qu'aucun approvisionnement de boulons n'avait été fait quand est arrivé l'ordre du 6 décembre 1881, contremandant la construction des caissons; que l'entrepreneur sou-

tient à tort avoir reçu une somme de 150 francs pour cet objet, alors qu'il résulte de l'attachement n° 22, de 1882, que les boulons à lui payés ont été employés en 1881 au moisage des enceintes des culées; que, dès lors, le conseil de préfecture a refusé à bon droit de renvoyer cette demande aux experts;

18e chef. — *Sur la demande d'indemnité de* 1.712f,50 *pour transport par voie ferrée et voitures de* 85 *mètres cubes de pierres de taille et de moellons :*

Considérant qu'il ne résulte d'aucune indication du devis ni du bordereau des prix que les matériaux dussent être transportés par les voies navigables, et que c'est à juste titre que cette réclamation a été rejetée comme manquant de base;

19e chef. — *Sur la demande d'un supplément de prix de* 6 *francs par mètre cube pour nettoyage et transport par voie ferrée de* 696 *mètres cubes de meulière :*

Considérant, en ce qui concerne le transport, qu'aucune allocation n'est due par le motif indiqué sous le précédent chef; qu'en ce qui touche le nettoyage, l'entrepreneur ne justifie pas avoir été soumis par le fait de l'administration à des sujétions non prévues au devis; qu'il n'y a lieu, par suite, de faire droit à ses conclusions;

21e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de* 1.207f,02 *pour excédent de béton employé dans la fondation des piles :*

Considérant que, d'après les réserves contenues dans une lettre de l'entrepreneur du 28 août 1882, d'une part, l'attachement n° 66 aurait été accepté par surprise et contiendrait à son préjudice une erreur de 12mc,94 dans le cube du béton de la pile de gauche; d'autre part, l'attachement n° 71 portant pour la pile de droite un cube de 129mc,40 et n'ayant jamais été accepté devrait être majoré de 18mc,85; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a considéré les quantités de béton comme acceptées, et qu'il y a lieu d'en confier la vérification aux experts désignés;

35e chef. — *Sur la demande d'une indemnité de* 210 *francs pour* 3 *mètres cubes de bois approvisionnés :*

Considérant que l'administration reconnaît que c'est par suite de changements prescrits en cours d'exécution que les bois fournis n'ont pas été employés et qu'en principe une indemnité est due; qu'il convient dès lors, réformant l'arrêté sur ce point, de réserver aux experts le soin d'en fixer le montant;

36e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une*

somme de 28.000 *francs pour augmentation du nombre et de la dimension des boulons employés dans les cintres :*

Considérant que, d'après l'article 25 du devis relatif au cintres, les prix du bordereau pour un mètre cube de bois comprennent toutes les mains-d'œuvre de pose, assemblage et dépose des bois, le loyer et la mise en place des ferrures; que, dès lors, si les changements dans la disposition des cintres ont entraîné une augmentation du cube des bois, la rémunération supplémentaire accordée pour cette cause à l'entrepreneur comprend la fourniture des boulons, et qu'il y a lieu de renvoyer cette réclamation à l'examen des experts;

40e chef. — *Sur la demande d'une indemnité de* 15,874 *francs pour augmentation du prix de la main-d'œuvre par le fait de l'administration :*

Considérant qu'aux termes de l'article 33 des clauses et conditions générales l'augmentation de plus d'un sixième que subiraient les prix pendant le cours d'une entreprise ne donne à l'entrepreneur que le droit de demander la résiliation;

Considérant que le sieur Borie n'a formé devant le conseil de préfecture, pendant la durée de l'entreprise, aucune demande à l'effet d'obtenir la résiliation de son marché; que s'il avait, à la date du 20 mars 1882, adressé au préfet de la Marne une demande tendant à cette fin, il n'y a donné aucune suite après la décision de rejet et qu'il a continué ses travaux jusqu'à leur achèvement; que, dès lors, le conseil de préfecture a déclaré avec raison non recevable la demande en indemnité formée lors de l'établissement du décompte;

41e chef. — *Sur la demande d'une allocation de* 12.000 *francs pour la gêne qui est résultée de la construction d'une passerelle provisoire et du maintien de la circulation sur les chemins d'accès :*

Considérant que l'entrepreneur a établi lui-même la passerelle sans formuler aucune réserve et n'a présenté aucune observation sur l'attachement concernant cet ouvrage; qu'en ce qui touche la circulation sur les chemins aboutissant au pont, aucune disposition du marché ne permettait de supposer qu'elle dût être suspendue; que, dès lors, cette réclamation a été rejetée à bon droit sans expertise préalable;

43e chef. — *Sur la demande d'une indemnité de* 1.200 *francs pour prolongation de location des bois de la passerelle par suite de retard dans l'exécution des travaux :*

Considérant que, si l'entrepreneur invoque une prolongation

de six mois dans la durée des travaux, il n'établit pas qu'elle ait eu pour cause une faute imputable à l'administration ; qu'il était spécifié dans une lettre de l'ingénieur, signée par l'entrepreneur le 4 août 1881, que le prix de 70 francs appliqué au mètre cube de sapin fourni pour la passerelle comprenait la location des bois pendant la durée de la construction; que, par suite, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander de ce chef un supplément de prix;

11e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 400 francs pour perte de bois causée par une crue extraordinaire de la Marne :*

Considérant que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation, par le motif que l'ordre d'enlever les bois des cintres avait été donné dès le 29 octobre 1882 et n'avait pas été exécuté;

Mais considérant que, par lettre du 12 novembre 1882, le sieur Borie signalait la crue de la Marne comme un cas de force majeure devant engager la responsabilité de l'administration, et constatant que les plats-bords étaient déjà recouverts par les eaux le jour où l'ordre de les enlever lui était donné; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer aux experts l'appréciation de ce chef de demande;

Sur les conclusions tendant au paiement d'une somme de 431f,60 *pour intérêts à* 6 *p.* 100 *des avances faites au compte de la commune en septembre et octobre* 1881 :

Considérant que le sieur Borie ne conteste pas avoir reçu, sans protestation ni réserve, de février à juin 1882, le remboursement des avances par lui faites, et qu'il n'est pas recevable à remettre en question le règlement des dépenses liquidées d'un commun accord ;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant qu'il appartiendra au conseil de préfecture de statuer sur ce chef de demande en même temps qu'il aura à statuer sur l'ensemble des réclamations du sieur Borie... (Arrêté réformé en ce que les experts, outre la mission qui leur a été donnée, rechercheront : sous les 6e et 8e chefs, si le battage des pieux de la culée gauche et des pieux et palplanches de la culée droite a été effectué dans des conditions autres que celles prévues au marché; sous les 2e et 7e chefs, si l'enlèvement de déblais en terrains inondés et l'ordre de fournir des palplanches à vive arête justifient les demandes d'indemnité et quel en devrait être le montant ; sous le 13e chef, à quelle allocation supplémentaire l'entrepreneur a droit pour battage des pieux des cintres et con-

structions d'échafaudage ; sous le 21e chef, quelle quantité de béton a été réellement employée dans la fondation des piles ; sous le 35e chef, quel prix doit être alloué pour 3 mètres cubes de bois approvisionné ; sous le 44e chef, si l'entrepreneur a droit à indemnité pour perte de bois causée par une crue extraordinaire de la Marne. Surplus rejeté. Moitié des dépens à la charge de la commune.)

(N° 108)

[11 mai 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Chemins vicinaux. — Cahier des clauses et conditions générales du 6 *novembre* 1870. — (Préfet de la Haute-Garonne contre sieur Quéhen.)

Art. 51. — *La fin de non-recevoir résultant du défaut d'envoi au préfet du mémoire préalable à toute réclamation ne s'applique pas aux difficultés qui ne prennent naissance qu'après l'exécution des travaux et la prise de possession* (*dans l'espèce, demande tendant à ce qu'il soit procédé à la réception et au mandatement du solde*) (1).

. . . .

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté susvisé, le préfet de la Haute-Garonne se fonde sur ce que l'entrepreneur n'ayant pas adressé au préfet un mémoire de ses réclamations, conformément à l'article 51 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des chemins vicinaux, était non recevable à porter directement devant le conseil de préfecture des difficultés relatives aux travaux de l'entreprise ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 24 septembre 1884, les épreuves ayant été jugées satisfaisantes, le pont du Fourc, objet du marché, avait été livré à la circulation ; que, si certaines réparations ou modifications de détail ont

---

(*) Rapp., en ce qui concerne le cahier des clauses et conditions générales des ponts et chaussées : Conseil d'état, 24 janvier 1872, Coursant, p. 43 et la note (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*) ; 3 décembre 1880, Villebessey (Ann. 1882 p. 445) ; 7 août 1883, Lempérière (*Ann.* 1884, p. 520) ; 2 mai 1884, Maquenne, (*Ann.* 1884, p. 1000).

été réclamées alors par les agents du service vicinal, les difficultés auxquelles elles ont donné lieu ne devaient pas être considérées comme étant soulevées au cours de l'entreprise dans le sens de l'article 51 susvisé; que, dès lors, le conseil de préfecture a écarté à bon droit la fin de non-recevoir tirée de l'inobservation de cet article et opposée à la requête de l'entrepreneur en date du 20 décembre 1884... (Rejet avec dépens.)

(N° 109)

[11 mai 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Carrière en exploitation. — (Sieur Gaillot contre veuve de Chivré.)

Constitue au sens de la loi de 1807 *une carrière en exploitation un banc qui, à raison de sa distance, de la situation et de la nature des gisements, peut être considéré comme le prolongement de carrières anciennement ouvertes, inexploitées pendant un long intervalle, faute de demandes, mais restées à la disposition du propriétaire, et dont le terrain n'a pas été approprié à la culture. En conséquence, l'entrepreneur doit le prix des matériaux extraits.*

Lorsqu'une carrière n'a pas d'accès pour les voitures, le propriétaire qui reçoit déjà le prix des matériaux extraits, ne peut réclamer une indemnité spéciale pour la destruction des récoltes et l'occupation du sol nécessaire à l'établissement d'une voie d'accès.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le banc exploité dans la ballastière creusée par le sieur Gaillot doit, à raison de la distance et de la situation des gisements et de la nature des matériaux, être considéré comme le prolongement des carrières anciennement ouvertes dans la propriété de la dame de Chivré; que si, faute de demandes, les extractions régulières ont été interrompues pendant un long intervalle, le terrain n'a pas été approprié à la culture et qu'il est toujours resté à la disposition du propriétaire pour en extraire de nouveaux matériaux; qu'il suit de là que la propriété de la dame de Chivré comprenait des carrières en exploitation dans le sens de l'article 55 de la loi du

16 septembre 1807, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture lui a alloué une indemnité calculée à raison de la valeur des matériaux extraits;

Considérant, d'autre part, que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant, conformément aux évaluations du tiers expert, à 18.447 fr. 50 l'indemnité allouée à la dame de Chivré;

Sur le recours incident de la dame de Chivré tendant à l'allocation d'une indemnité supplémentaire pour destruction de récoltes et occupation temporaire du sol nécessaire à l'établissement d'une voie d'accès :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chemin voisin de la ballastière étant inabordable aux voitures, l'extraction des matériaux rendait indispensable l'établissement d'une voie d'accès, et que le dommage éprouvé de ce chef par la dame de Chivré trouve une réparation suffisante dans l'attribution de la valeur des matériaux telle qu'elle a été fixée ci-dessus; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter le recours incident de la dame de Chivré;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué à la dame de Chivré les intérêts à partir du 28 mai 1884; que la dame de Chivré a demandé les intérêts des intérêts le 2 juillet 1887; qu'il était dû à cette époque plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, aux termes de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de décider que les intérêts dus à la dame de Chivré seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à son profit à dater du 2 juillet 1887;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le sieur Gaillot n'ayant fait que des offres très insuffisantes, c'est à bon droit que les frais d'expertise ont été mis à sa charge par le conseil de préfecture... (Requête du sieur Gaillot et recours incident de la dame de Chivré rejetés. Intérêts de la somme due à la dame de Chivré, capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à partir du 2 juillet 1887. Frais d'expertise et dépens supportés par le sieur Gaillot.)

PERSONNEL

(N° 110)

Mars 1889

Arrêté du 15 *mars.* — Par un arrêté du 15 mars, le Ministre des Travaux publics a supprimé provisoirement la direction du personnel, du secrétariat et de la comptabilité.

Par suite de ces modifications, la division du personnel et du secrétariat se trouve placée sous l'autorité immédiate du chef de cabinet, M. **Paul Sébillot**, qui prend le titre de Chef du Cabinet, du Personnel et du Secrétariat.

La division de la comptabilité est rattachée à la direction des routes, de la navigation et des mines. Le service des tramways passe à la direction des chemins de fer.

I. — INGÉNIEURS

1° HONORARIAT.

Décret du 12 *mars* 1889. — M. **Olry de Labry**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 17 janvier 1889, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

2° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 22 *février.* — M. **Desmure**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Marseille.

3° RETRAITES.

	Dates d'exécution
M. **Michel** (Jules), Ingénieur ordinaire de 1re cl.	18 février 1889
M. **Foulard**, Ingénieur en Chef de 1re classe . .	27 février 1889

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Mondet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe. .	28 février 1889

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 7 février. — Le contrôle et l'inspection du service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Rhône et de ses affluents, actuellement réparti entre les 5e, 7e et 8e arrondissements d'Inspection, sont rattachés au service exclusif du 7e arrondissement.

Par suite, les attributions de l'Inspecteur général de la 7e Division comprendront :

Le bassin de la Saône.	M. **Remise**,	Ingénieur en chef,	à Chalon-s.-Saône.
Le bassin de l'Isère.	M. **Revol**,	Id.	à Grenoble.
Le bassin de la Drôme.	M. **Berthet**,	Id.	à Valence.
Le bassin de la Durance.	M. **Bouvier**,	Id.	à Avignon.
Le bassin du Rhône, à l'exception de la Saône, de l'Isère, de la Drôme et de la Durance.	M. **Girardon**,	Id.	à Lyon.

Idem. — Les études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Dordogne et de ses affluents et aux mesures propres à prévenir les inondations ou à en atténuer les conséquences, actuellement compris dans le 16e arrondissement d'Inspection sont rattachés au 11e arrondissement.

Arrêté du 14 février. — Les Ingénieurs ordinaires de 3e classe disponibles ont reçu les destinations ci-après :

M. **Naudé** est attaché, à la résidence de Nérac, au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit** — 3e arrondissement — (ligne de Nérac à Mont-de-Marsan, section comprise entre Nérac et la ligne d'Auch à Bazas), en remplacement de M. **Delure**, précédemment mis en congé renouvelable.

M. **Margot** (Maurice) est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Chambéry, en remplacement de M. **Grandidier** précédemment appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

M. **Malterre** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Murat, en remplacement de M. **Bouscarel**, Agent voyer admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 20 février. — Le service de construction des chemins de fer de Carhaix à Guingamp et de Guingamp à Paimpol, supprimé par arrêté du 11 janvier 1888, est provisoirement maintenu.

Arrêté du 11 mars. — Les quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels sont répartis le service ordinaire et le service hydraulique du département de l'Isère, sont réorganisés comme il suit :

1° *Arrondissement du centre.* Résidence : Grenoble.

Route nationale n° 90, de Grenoble à la limite du département de la Savoie	49^{k},113
— n° 75, de Grenoble à la Poste-de-Voreppe	15^{k},426
— n° 85, de la Poste-de-Voreppe à Saint-Jacques-de-Moirans.	6^{k}397
— n° 92, de Saint-Jacques-de-Moirans à la limite du département de la Drôme	46^{k},262
	117^{k},198

Navigation de la rivière d'Isère dans toute la traversée du département. . . . . 120^{k}

Service hydraulique, surveillance de la pêche et syndicats : arrondissement administratif de Saint-Marcellin — bassin de l'Isère, moins le Drac, la Roize, la Morge et la Fure.

Entretien des quais et ponts de Grenoble : travaux de défense de la ville contre les inondations.

M. de la Brosse, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

2° *Arrondissement du sud.* Résidence : Grenoble.

Route nationale n° 75, de Montferrat à la Poste-de-Voreppe	24^{k},461
— de Grenoble à la limite du département de la Drôme . . .	69^{k},030
— n° 85, de la Frette à Saint-Jacques-de-Moirans.	18^{k},117
— n 92, de Saint-Jacques-de-Moirans à Voiron.	6^{k},084
— n 91, de Vizille à la limite du département des Hautes-Alpes . .	50^{k},520
— n° 85, de Pont-de-Claix à la limite du département des Hautes-Alpes.	56^{k},746
	224^{k},958

Étude et construction éventuelle des nouveaux ponts de Grenoble.

Service hydraulique, surveillance de la pêche et syndicats : bassins de la Gresse, du Drac et de la Romanche — cantons de Saint-Laurent-du-Pont, Voiron, Rives — parties sud des cantons de Grand-Lemps et de Virieu.

M. Arnaud, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, déjà attaché au service de la construction du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

3° *Arrondissement de l'ouest.* Résidence : Vienne.

Route nationale	n° 7, de la limite du département du Rhône à la limite du département de la Drôme.	46k,400
—	n° 6, de la limite du département du Rhône à la Grive (près Bourgoin)	26k,800
		73k,200

Pont suspendu de Vienne.

Service hydraulique, surveillance de la pêche et syndicats : arrondissement administratif de Vienne, moins le bassin de la Bourbre, les marais de Bourgoin et la région située à l'est de la route nationale n° 85, entre Éclose et la Frette.

M. Bergier, Conducteur principal des Ponts et Chaussées faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

4° *Arrondissement du nord.* Résidence : Bourgoin.

Route nationale	n° 75, de la limite du département de l'Ain à Montferrat	48k,413
—	n° 6, de la Grive (près Bourgoin) à la limite du département de la Savoie.	38k,282
—	n° 92, des Abrets à la limite du département de la Savoie.	10k602
—	n° 85, de Bourgoin à la Frette.	26k242
		123k,539

Service hyrdaulique, surveillance de la pêche et syndicats : bassin de la Bourbre, marais de Bourgoin — arrondissement administratif de Vienne : partie située à l'est de la route nationale n° 85, entre Éclose et la Frette — arrondissement administratif

de la Tour-du-Pin, moins les parties sud des cantons de Grand-Lemps et de Virieu.

M. **Rebuffet**, Conducteur des Ponts et Chaussées faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 11 mars. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne d'Is-sur-Tille à Gray (réseau de l'Est) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. — *Travaux neufs et entretien.*

M. **Holtz**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.
4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,
M. **Becker**, à Vesoul.

II. — *Exploitation technique.*

M. **Nivoit**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
4e Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines,
M. **Villain**, à Vesoul.

Arrêté du 11 mars. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-André-le-Gaz à Chambéry (M. **Guinard**, Ingénieur en chef à Chambéry) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er avril 1889.

Par suite, le service de chemins de fer confié à M. **Guinard** ne comprendra plus qu'un arrondissement d'Ingénieur ordinaire — ligne de Moutiers à Albertville (M. **Perceval**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Albertville).

Idem. — M. **Bernard** (François), Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département de la Marine et des Colonies, est chargé, à la résidence de Châlons-sur-Marne, du 1er arrondissement du service de la navigation de la Marne, en remplacement de M. **Bresse**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Pouancé à Laval (réseau de l'Ouest) est organisé de la manière suivante, savoir :

LIGNE DE POUANCÉ A LAVAL	CONTRÔLE des travaux neufs et d'entretien. — M. **Chabert**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.	CONTRÔLE de l'exploitation technique. — M. **Weisgerber**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.	CONTRÔLE de l'exploitation commerciale. — M. **Marie**, Inspecteur principal.	SURVEILLANCE administrative. — Commissariat de
Section de Pouancé à Craon.	5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.	4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.	1re circonscription d'Inspecteur particulier.	Segré.
Section de Craon à Laval.	id.	id.	3e circonscription d'Inspecteur particulier.	Laval.

Arrêté du 11 *mars*. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Laon à Liart (réseau du Nord) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. **Loche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
4e Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.
(M. **Caillez**, Ingénieur ordinaire à Saint-Quentin).

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

M. **Baum**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.
1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.
(M. **Lodin**, Ingénieur à Paris).

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **Duplan** et **Allary**, Inspecteurs principaux à Paris.
1re Circonscription d'Inspecteur particulier.
(M. **Pujol**, Inspecteur particulier à Paris).

IV. — *Surveillance administrative.*

Commissariat de Laon.
(M. **Lepailler**, Commissaire).

Arrêté du 13 *mars*. — Le service de la construction du chemin de fer de Puyôo à Saint-Palais (M. **de Mazas**, Ingénieur en chef à Bayonne) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, à l'exception des dossiers des affaires ci-après désignées dont l'instruction restera confiée aux Ingénieurs de la construction :

1° Règlement de l'entreprise du 6e lot;

2° Bornage définitif des terrains et remise à l'Administration des Domaines des excédants inutilisés;

3° Empierrement des chemins latéraux des communes d'Abitain et d'Arbouet.

Décision du 14 mars. — Le 2e arrondissement du service du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer corses (ligne de Corte à Ajaccio — moins la gare de Corte) est compris dans les attributions de M. **Fouan**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Ajaccio.

II, — CONDUCTEURS

1° AVANCEMENTS.

27 *février* 1889. — MM. **Taurigna** (Prosper) et **Martignolle** (Clovis), Conducteurs de 3e classe, détachés au service des Travaux publics de la Cochinchine, sont élevés à la 2e classe de leur grade.

2° CONGÉ.

11 *mars*. — M. **Richard** (Pierre), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la ville de Saint-Étienne, est mis, sur sa demande, en congé d'un an sans traitement pour affaires personnelles.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

11 *mars*. — M. **Monchovaut** (Henri), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester, comme Ingénieur-Directeur, dans la maison Casassa fils et Ce, fabricants de caoutchouc, à Pantin.

Idem. — M. **Théron** (Paul), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à s'occuper de travaux communaux dans les départements du Lot et de l'Aveyron, à la résidence de Figeac.

4° DISPONIBILITÉ.

27 *février*. — M. **Crouan** (Albert), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscrip-

tion de Philippeville, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

27 *février*. — M. **Broc** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville et au Contrôle des travaux du chemin de fer de Bougie à Beni-Mansour, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

11 *mars*. — M. **Bémelmans** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine (1re Section — 1re Division), est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

Idem. — M. **Tessier** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

5e RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Méalin** (Charles), Conducteur de 1re classe (Gironde), service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet	10 avril 1889

6e DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Le Bouter** (Jules), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé	2 févr. 1889
M. **Nougué** (Prosper), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	17 févr. 1889
M. **Rondé** (Isidore), Conducteur principal, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne	27 févr. 1889

7e DÉCISIONS DIVERSES.

22 *février* 1889. — M. **Marquetty** (Ernest), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Yonne.

Idem. — M. **Lavabre** (Justin), Conducteur de 1re classe, attaché au service de la construction des chemins de fer du département de la Corse, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du même département.

6 *mars*. — MM. **Letacon** (Pierre), Conducteur de 1re classe et **Sébilleau** (Joseph), Conducteur de 4e classe attachés, dans le dé-

partement des Côtes-du-Nord, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Carhaix à Loudéac, passent au service maritime du même département.

11 *mars*. — M. **Goluchowski** (Édouard), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. **Fabre** (Félix), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

Idem. — M. **Joliet** (Philippe), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

Idem. — M. **Lanave** (Joseph), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, passe dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de la Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Figeac** (Étienne), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot.

Idem. — M. **Gresse** (Adolphe), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Lombez, passe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.

Idem. — M. **Baumann** (Ferdinand), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe dans le département de la Gironde, même service.

15 *mars*. — M. **Coti** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du département de la Corse, exercera provisoirement les fonctions de Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à la résidence d'Ajaccio.

16 *mars*. — M. **Mutin** (Lucien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Châteauroux à Montluçon, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

Idem. — M. **Jacquet** (Ferdinand), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-

Martin, passe au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

16 *mars.* — M. **Bret** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

22 *mars.* — M. **Girard** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

LOIS

(N° 111)

[21 février 1889]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Lacanau à l'Océan.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la commune de Lacanau (Gironde), d'un chemin de fer d'intérêt local se détachant de la ligne d'intérêt local dite « des Landes de la Gironde », au nord de la station de Lacanau, et aboutissant sur la côte de l'Océan, près du poste de Huga.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du chemin de fer désigné à l'article 1er ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — La commune de Lacanau est autorisée à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses de la convention passée, le 16 mai 1886, entre le maire de Lacanau, d'une part, et M. Ortal, d'autre part, ainsi que du cahier des charges joint à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1886, le 16 mai,

Entre M. Klerzkowski, maire de la commune de Lacanau (Gironde), agissant au nom et pour le compte de cette commune et ce, en vertu de l'autorisation spéciale qui lui a été donnée par le conseil municipal dans sa délibération du 27 décembre 1885,

D'une part ;

Et M. Ortal, demeurant à Lacanau (Gironde),

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

1° M. le maire de Lacanau concède à M. Ortal, qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie unique de 1m,44 de largeur, à établir entre la station de Lacanau (ligne des Landes de la Gironde) et l'Océan, en se dirigeant par Pitrot et les environs de Moutchic et aboutissant au littoral de la mer près du poste de Huga, le tout aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880 et de la déclaration d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges ci annexé;

2° De son côté, M. Ortal s'engage à construire et à exploiter à ses frais le chemin qui fait l'objet de la présente convention sous la surveillance et le contrôle de l'administration, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé et de la présente convention;

3° Pour indemniser le concessionnaire, tant des dépenses de la construction que de celles de l'exploitation que la présente convention laisse à sa charge, il encaissera toutes les recettes qui proviendront de l'exploitation du chemin de fer à construire, déduction faite des impôts prélevés par l'État sur les transports;

4° Le concessionnaire aura le droit, après l'obtention de la loi d'utilité publique, de constituer une société anonyme pour l'émission des titres, actions ou obligations, en se conformant aux dispositions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880 relative aux chemins de fer d'intérêt local. La société qui sera ainsi formée pourra se substituer au concessionnaire et deviendra solidairement responsable, vis-à-vis de la commune de Lacanau, de tous les engagements qu'il aura contractés envers cette dernière;

5° La présente convention ne sera définitive qu'après le décret déclaratif d'utilité publique.

Fait double à Lacanau (Gironde), le 16 mai 1886.

Lu et approuvé :
Le concessionnaire,
ORTAL.

Lu et approuvé :
Le maire de Lacanau,
KLERZKOWSKI.

CAHIER DES CHARGES.

. . . . TITRE Ier. . . . . . .

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges se détachera du chemin de fer des Landes, un peu au nord de la station de Lacanau, à 700 mètres environ de la pointe d'aiguille d'entrée dans cette gare, côté de Lespare, et se dirigera, par Pitrot et les environs de Moutchic, vers les bords de l'Océan, sur lesquels il débouchera près du poste de Huga.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de une année,

à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de deux années à partir de ladite loi.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, sans que les projets en aient été approuvés par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet, dans les six mois, au plus tard, de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, sur les projets adoptés par le conseil municipal, statuera définitivement, sauf le droit réservé au ministre des travaux publics, par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil municipal à délibérer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire, avec la mention de la délibération du conseil municipal et de la décision approbative du préfet; l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Le projet définitif du pont à établir pour la traversée de la voie sur le canal de desséchement des marais du littoral (versant d'Arcachon) ne pourra être arrêté qu'après conférence avec les ingénieurs du service hydraulique et après approbation du ministre de l'agriculture.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais de la commune de Lacanau.

Art. 5. — (*Comme au type.*)

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35.000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet, au nom de la commune, et par le ministre des travaux publics, au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,80, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 3m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 0m,75.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,40 et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de 0m,50 de largeur.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres.

Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 0m,015.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil municipal, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Vers le P. kil. 5, au lieu dit du Moutchic : station de Lacanau-Etang ;

Près du littoral de la mer : station de Lacanau-Océan.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes, sont reconnues nécessaires, d'accord entre la commune et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil municipal, le concessionnaire entendu. (Le reste *comme au type.*)

Art. 10. — (*Du type.*)

Art. 11. — [*Comme au type* (4^m,50)].

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4^m,50 pour les chemins à une voie, et de 8 mètres sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4^m,80.

Art. 13 et 14. — (*Comme au type.*)

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4^m,50 de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et 8 mètres sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'État, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4^m,50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 8 mètres de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 5^m,50. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voi-

tures, ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18. — (*Comme au type.*)

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront du poids de 30 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation, s'ils sont en fer, et de 25 kilogrammes s'ils sont en acier.

L'espacement maximum des traverses sera de un mètre d'axe en axe.

Art. 20. — (*Comme au type.*)

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire. Toutefois, les terrains appartenant à la commune de Lacanau, qui seront nécessaires à l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances seront cédés gratuitement par la commune au concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 22 à 28. — (*Comme au type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 29 et 30. — (*Comme au type.*)

Art. 31. — [*Comme au type.* (Trois classes.)]

Art. 32. — [*Comme au type.* (Deux classes.)]

Art. 33. — (*Comme au type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin le 22 août 1980, date de l'expiration de la concession de la ligne d'intérêt local des Landes.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, la commune de Lacanau sera subrogée à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et elle entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'ori-

gine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, la commune de Lacanau aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, la commune se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'elle jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contrainte. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à la commune de Lacanau.

La commune sera tenue, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si la commune le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, la commune ne pourra être obligée de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant 6 mois.

Art. 36. — La commune aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des 15 premières années de l'exploitatation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de 15 ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par la commune après l'expiration des 15 premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour la commune de Lacanau.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas ou le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué à la commune dans tous les droits que cette dernière tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de quinze années qui est fixé dans le paragraphe 1er du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 37. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance qui sera prononcée par le ministre des travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de 6.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de la commune et lui restera acquise.

Art. 38. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande de la commune, après mise en demeure, par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention, par écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le préfet, en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit à la trésorerie générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges et substitué au concessionnaire évincé pour recevoir les subventions de toute nature à échoir au terme de l'acte de concession; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de la commune de Lacanau.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Si cette seconde tentative reste également sans résultats, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à la commune.

Art. 39. — (*Comme au type*).

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr.	fr.	fr.
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,080	0,060	0,140
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,360	0,280	0,640
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,180	0,120	0,300
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de	0,600	0,400	1,000

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs, des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fractions indivisibles de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque,

soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 42 à 44. — (*Comme au type.*)

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 46 à 52. — (*Comme au type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 à 57. — (*Comme au type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 60. — (*Comme au type.*)

Art. 61 *du type* (0f,12, 0f,04 et 10.000 kilogrammes).

Art. 62 à 64 (*du type*).

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 75 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour la période d'exploitation.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 6.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Bordeaux. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Gironde.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Gironde, sauf recours au conseil d'État.

Art. 69.— Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Lu et approuvé :
Le concessionnaire,
ORTAL.

Lu et approuvé :
Le maire de Lacanau,
KLEZRKOWSKI.

(N° 112)

[18 mars 1889]

Loi relative au rengagement des sous-officiers.

. . . .

Art. 14. — Les emplois civils désignés au tableau B, annexé à la présente loi, sont exclusivement attribués, dans la proportion fixée par ledit tableau, d'abord aux sous-officiers ayant quinze ans de service, dont quatre ans avec le grade de sous-officier, et en second lieu aux sous-officiers ayant passé dix ans sous les drapeaux dans l'armée active, dont quatre ans avec le grade de sous-officier.

L'acte de rengagement de chaque sous-officier spécifie le droit pour le signataire de bénéficier des dispositions du présent article, à moins qu'à la fin de son rengagement il n'ait dépassé la limite d'âge fixée à l'article 21.

. . . .

Art. 16. — Un règlement d'administration publique déterminera les matières et le mode de l'examen destiné à constater l'aptitude professionnelle du candidat.

. . . .

Tableau B. — Liste des emplois réservés aux sous-officiers remplissant les conditions imposées par l'article 14 de la loi relative au rengagement des sous-officiers.

EMPLOIS	PROPORTION réservée aux sous-officiers
. . . .	. . . . .
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
Administration centrale.	
Commis expéditionnaires	3/4
Gardiens de bureau (y compris ceux des écoles des ponts et chaussées et des mines)	3/4
Ponts et chaussées.	
Conducteurs	1/4
Agents secondaires des ponts et chaussées	2/3
Mines.	
Gardes-mines	1/4
Services divers.	
Garde-pêche	Totalité.
Eclusiers et pontiers	Idem.
Gardes de navigation	Idem.
Maîtres et gardiens de phares	Idem.
ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.	
Commis et comptables des services centraux et des inspections principales	1/2
Commis à la petite vitesse	1/2
Facteurs enregistrants	1/2
Employés au télégraphe	1/2
Distributeurs des magasins	1/2
Gardes-freins	1/2
Facteurs	1/2
Aides préposés	1/2
Surveillants	1/2
Gardiens de bureau et concierges	1/2
PRÉFECTURE DE LA SEINE.	
. . . .	. . . . .
Travaux de Paris.	
Piqueurs	1/3
Piétons	Totalité.
Gardes des bois de Boulogne et de Vincennes	Idem.
Gardes des squares	Idem.
Eaux et égouts.	
Piqueurs	1/3
Fontainiers	Totalité.
Gardes-bassins	Idem.
Gardiens du canal Saint-Martin	Idem.
. . . .	. . . . .
PRÉFECTURE DE POLICE.	
. . . .	. . . . .
Navigation et ports.	
Inspecteurs	Totalité.

(N° 115)

[18 mars 1889]

Loi ayant pour objet : 1° d'accepter une avance de 6.400.000 fr. offerte par la chambre de commerce de Cette en vue de l'achèvement d'une partie des travaux autorisés par les lois des 14 juin 1878, 27 juillet 1880 et 28 février 1882; 2° de régler les voies et moyens destinés à assurer la réalisation des offres de la chambre de commerce.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Cette, ainsi qu'il résulte de la lettre du président de cette compagnie en date du 30 avril 1888, d'avancer à l'État, sans intérêts, la somme de 6.400.000 francs pour la continuation des travaux autorisés, au port de Cette, par les lois des 14 juin 1878, 27 juillet 1880 et 28 février 1882.

Art. 2. — Cette avance sera remboursée par l'État en quinze payements annuels, à partir de 1890; les quatre premiers payements, de 200.000 francs chacun; le cinquième de 300.000 francs et les dix derniers de 530.000 francs chacun.

Art. 3. — La chambre de commerce de Cette est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 5 p. 100, la somme de 6.400.000 francs, montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, ou par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, du Crédit foncier de France ou de tout autre établissement public de crédit.

Si les engagements sont contractés auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce de Cette devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à pas-

ser seront préalablement soumises à l'approbation du ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 4. — Il sera perçu dans le port de Cette, à partir de la promulgation de la présente loi, sur toutes les marchandises entrant ou sortant par mer, une taxe de 0f,10 par colis sur les marchandises en futailles, caisses, sacs ou autres emballages; de 0f,10 par 1.000 kilog. ou par mètre cube sur les marchandises en vrac; et 0f,10 par tête sur les animaux, vivants ou abattus, des espèces chevaline, bovine, ovine et porcine.

Sont exempts de toute taxe les marchandises ou objets quelconques appartenant à l'État, ou destinés à son service en vertu de marchés passés par l'État.

Art. 5. — La perception de la taxe sus-mentionnée est concédée à la chambre de commerce de Cette pour lui permettre de se couvrir des obligations contractées par elle en vertu de la présente loi.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

. . . .

(N° 114)

[18 mars 1889]

Loi ayant pour objet : 1° d'accepter une avance de 760.000 francs offerte par la chambre de commerce de Bayonne en vue de l'achèvement des travaux d'amélioration du port de Bayonne autorisés par la loi du 20 juin 1881; 2° de régler les voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de la chambre de commerce.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Bayonne, ainsi qu'il résulte d'une délibération du 14 mars 1888, d'avancer à l'État la somme de 760.000 francs, nécessaire pour l'achèvement des travaux d'amélioration autorisés au port de Bayonne par la loi du 20 juin 1881.

Art. 2. — Cette avance sera remboursée par l'État, à partir de 1890, en quatre annuités de 190.000 francs chacune.

Art. 3. — La chambre de commerce de Bayonne est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 5 p. 100, la somme de 760.000 francs, montant de son avance à l'État.

Cet emprunt sera réalisé, soit avec publicité et concurrence, ou de gré à gré, ou par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la Caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier de France, ou à tout autre établissement public de crédit.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce de Bayonne devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 4, § 1er. — Il sera établi au port de Bayonne, à partir de la promulgation de la présente loi, un droit de tonnage de 0f,15 par tonneau de jauge sur tout navire français ou étranger entrant chargé ou venant prendre charge dans ce port.

§ 2. — Ce droit sera toutefois réduit ainsi qu'il suit en faveur de tout navire faisant escale au port de Bayonne, après avoir laissé ou avant de porter dans un autre port français où est établi un droit local de tonnage, partie de sa cargaison provenant d'un port étranger, ou pour continuer, à Bayonne, à destination de l'étranger, son chargement commencé dans un autre port français où est établi un droit local de tonnage, savoir :

a. Au quart de la taxe, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre de tonneaux d'affrètement au plus égal à la moitié du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale;

b. A la moitié de la taxe, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre de tonneaux d'affrètement ne dépassant pas les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

La taxe entière sera perçue si le navire débarque et embarque un nombre de tonneaux d'affrètement dépassant les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

§ 3. — Sont exempts de toute taxe :

Les navires appartenant à l'État ou employés à son service; les navires faisant simplement à Bayonne une opération de cabotage entre Bayonne et un port français; les navires affectés au pilotage ou au remorquage; les navires et bateaux naviguant au bornage ou faisant la pêche côtière; les bateaux de navigation intérieure, les navires en relâche forcée, quand ils n'auront fait dans le port aucune opération de commerce.

Art. 5. — La perception de ce droit est concédée à la chambre de commerce de Bayonne pour lui permettre de se couvrir des obligations qu'elle contracte en vertu de la présente loi.

Celte perception cessera aussitôt après l'accomplissement desdites obligations.

. . . .

(N° 115)

[28 mars 1889]

Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique des travaux d'amélioration du port de Saint-Nazaire (Loire-Inférieure) et des chenaux qui y aboutissent; 2° l'acceptation des offres financières des chambres de commerce de Saint-Nazaire et de Nantes, tendant à assurer la rapide exécution de ces travaux, ainsi que de ceux du canal de la Basse-Loire, autorisés par la loi du 8 *août* 1879.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration du port de Saint-Nazaire et des chenaux qui y aboutissent, lesdits travaux évalués à 3.000.000 de francs, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs à la date des 22 janvier-4 février 1885 et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 8 mars 1886.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'Etat :

1° L'offre faite par la chambre de commerce de Saint-Nazaire, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 22 février 1889, ladite offre garantie solidairement par une délibération du conseil municipal de Saint-Nazaire, en date du même jour, de verser

à l'État un subside de 3.000.000 de francs pour l'exécution des travaux déclarés d'utilité publique par l'article 1er ci-dessus;

2° L'offre faite par la chambre de commerce de Nantes, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 28 février 1889, d'avancer à l'État une somme de 4.500.000 francs, ladite avance destinée à pourvoir, concurremment avec trois crédits annuels d'ensemble 4.400.000 francs, inscrits au budget de l'État (Chapitre relatif à l'amélioration des rivières), à l'achèvement en trois années des travaux nécessaires à la mise en exploitation du canal maritime de la Basse-Loire, dont l'exécution a été autorisée par la loi du 8 août 1879.

Chacune des deux chambres de commerce versera au Trésor, à titre de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public, au fur et à mesure des besoins des travaux qui la concernent, les sommes nécessaires à leur exécution jusqu'à concurrence du montant total du subside ou de l'avance qu'elle est tenue de fournir en vertu du présent article. L'importance de chaque versement partiel, et l'époque à laquelle il devra être effectué, seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — L'avance de 4.500.000 francs à effectuer par la chambre de commerce de Nantes lui sera remboursée par l'État, sans intérêts, en trois annuités à partir de 1892, lesdites annuités prélevées sur le chapitre du budget ordinaire relatif au remboursement des avances affectées aux travaux d'amélioration des rivières, canaux et ports.

Art. 4. — Les chambres de commerce de Saint-Nazaire et de Nantes sont autorisées à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra pas excéder 5 p. 100, la première, la somme de 3 millions, destinée à fournir à l'État le subside prévu à l'article 2; la seconde, la somme de 4.500.000 francs, destinée à fournir à l'État l'avance prévue au même article. Lesdites sommes seront remboursables dans un délai maximum de 40 ans à partir de la promulgation de la présente loi.

L'emprunt de chacune des chambres de commerce pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, ou de gré à gré, ou par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, du Crédit foncier de France ou de tout autre établissement public de crédit.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, les chambres de commerce devront se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la

commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 5, § 1er. — Il sera établi, à partir de la promulgation de la présente loi, sur les navires faisant des opérations de commerce dans la Loire maritime, un droit de tonnage, perçu conformément aux tarifs maxima ci-dessous, abaissés, quand il y aura lieu, par application du paragraphe 5 du présent article, ou atténués par application des paragraphes 2 ou 3.

Au point de vue de l'attribution du produit des droits de tonnage et de leur régime d'application, la Loire maritime et ses ports seront partagés en deux zones, séparées par un méridien placé à deux kilomètres à l'est de la pointe de Mindin : la première zone s'étendra à l'ouest de ce méridien jusqu'au méridien de la pointe de Chemoulin; la seconde zone s'étendra à l'est de la ligne séparative jusqu'à l'extrémité amont du port de Nantes sur le lit et les deux rives de la Loire.

Les droits perçus sur les navires qui opéreront dans la première zone seront attribués à la chambre de commerce de Saint-Nazaire; ceux perçus dans la seconde zone seront attribués à la chambre de commerce de Nantes.

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES DROITS ET CONDITIONS D'APPLICATION	SOMMES à payer par unité
	Droits maxima applicables à tout navire français ou étranger entrant en Loire pour faire des opérations de chargement, déchargement ou transbordement de marchandises, ou embarquer ou débarquer des voyageurs.	
	Pour tout navire à vapeur en provenance d'un port situé hors d'Europe et hors des mers méditerranéennes :	
1	*A* Pour chacun des deux premiers voyages effectués dans la même année, du 1er janvier au 31 décembre : Par tonneau de jauge.	0,50
2	*B*. Pour le troisième voyage : Par tonneau de jauge.	0,25
	C. Pour chaque voyage en sus du troisième. (Néant.). . .	»
	Pour tout navire à voiles en provenance d'un port situé hors d'Europe et hors des mers méditerranéennes :	
3	*A*. Pour chacun des deux premiers voyages effectués dans la même année, du 1er janvier au 31 décembre : Par tonneau de jauge.	0,50
	B. Pour chaque voyage en sus du second. (Néant.)	»
	Pour tout navire à voiles ou à vapeur, en provenance d'un port d'Europe ou situé sur les mers méditerranéennes :	
4	*A*. Pour chacun des vingt premiers voyages effectués dans la même année, du 1er janvier au 31 décembre : Par tonneau de jauge.	0,50
	B. Pour chaque voyage en sus du vingtième. (Néant.). . .	»

La perception des droits dans chaque zone sera faite par le service des douanes pour le compte de la chambre de commerce à laquelle cette zone est attribuée.

§ 2. — Pour les navires à voiles ou à vapeur faisant l'intercourse entre la Loire et les ports d'Europe ou des mers méditerranéennes, des abonnements pourront être accordés pour une année de douze mois consécutifs, moyennant le payement d'une taxe maximum de 8 francs par tonneau de jauge payable d'avance et demeurant acquise dans tous les cas.

§ 3. — Tout navire faisant escale dans une des deux zones de la Loire maritime, après avoir laissé ou avant de porter dans l'autre zone ou dans un autre port français où est établi un droit local de tonnage partie de sa cargaison provenant d'un port étranger ou des colonies françaises, ou pour continuer à destination de l'étranger ou des colonies françaises son chargement commencé dans l'autre zone ou dans un autre port français où est établi un droit local de tonnage, payera seulement les droits suivants, savoir :

Un quart des droits portés au tarif ci-dessus, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre total de tonneaux d'affrètement au plus égal à la moitié du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

La moitié des droits portés au tarif ci-dessus, si le navire ne débarque et n'embarque qu'un nombre total de tonneaux d'affrètement ne dépassant par les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale;

La totalité des droits sera due si le navire débarque et embarque un nombre de tonneaux d'affrètement dépassant les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

§ 4. — Sont exempts de toute taxe :

1° Les navires à vapeur, en provenance d'un port situé hors d'Europe et hors des mers méditerranéennes, qui auront déjà effectué au moins trois voyages en Loire dans la même année, comptés du 1er janvier au 31 décembre;

2° Les navires à voiles, de même provenance, qui auront déjà effectué au moins deux voyages dans la même année;

3° Les navires, en provenance d'un port d'Europe ou situé sur une des mers méditerranéennes, qui auront déjà effectué dans la même année au moins vingt voyages entre la Loire et les ports d'Europe ou des mers méditerranéennes;

4° Les navires en relâche;

5° Les navires entrés sur lest et repartant sur lest;

6° Les navires entrant chargés et qui repartiraient sans avoir pris ou laissé aucune marchandise;

7° Les navires faisant le cabotage entre ports français;

8° Les navires se livrant à la pêche côtière, au remorquage, au pilotage où à la navigation intérieure;

9° Les bâtiments de toute nature appartenant à l'État ou employés à son service.

§ 5. — Les droits dont la perception est autorisée par le présent article dans la zone attribuée à l'une des deux chambres de commerce pourront, sur la proposition de cette chambre et en vertu d'un décret du Président de la République, rendu sur la proposition du ministre du commerce et de l'industrie, après entente avec les ministres des travaux publics et des finances, être abaissés, avec ou sans conditions, au-dessous des maxima résultant des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

Les taxes abaissées pourront être ultérieurement relevées par un décret, la chambre de commerce intéressée entendue, mais après un délai de six mois au moins compté à partir de la publication du décret relatif à l'abaissement.

Toute modification de tarif sera annoncée au public au moins trois mois à l'avance.

Art 6. — La perception des droits susmentionnés est concédée à chacune des chambres de commerce pour lui permettre de se couvrir des obligations contractées par elle en vertu de la présente loi. Cette perception cessera dans chaque zone aussitôt après l'entier accomplissement des obligations de la chambre à laquelle le produit des droits perçus dans cette zone est attribué.

A cet effet, chacune des deux chambres de commerce produira annuellement, aux ministres des finances et du commerce et de l'industrie, une situation de sa caisse de tonnage.

(N° 116)

[2 avril 1889]

Loi tendant à réserver au pavillon national la navigation entre la France et l'Algérie.

Art. 1er. — La navigation entre la France et l'Algérie ne pourra s'effectuer que sous pavillon français.

Art. 2. — L'article 9 de la loi du 19 mai 1866 est et demeure abrogé en ce qu'il a de contraire à la présente loi.

. . . .

(N° 117)

[4 avril 1889]

Loi ayant pour objet l'utilisation agricole des eaux d'égout de Paris et l'assainissement de la Seine.

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour conduire dans la presqu'île de Saint-Germain les eaux d'égout de Paris, élevées par des machines établies à Clichy, conformément aux dispositions générales du projet dressé, à la date des 19 juillet-27 août 1880, par les ingénieurs du service municipal de la ville de Paris.

Les travaux ci-dessus mentionnés sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La dépense sera exclusivement supportée par la ville de Paris.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée entre l'État, représenté par les ministres des finances, de l'agriculture et des travaux publics, et la ville de Paris, représentée par le préfet de la Seine, pour la location ou la cession à cette dernière des terrains domaniaux destinés à servir de champ d'irrigation pour les eaux d'égout.

Art. 4. — Dans les terrains concédés, la ville de Paris ne pourra répandre ses eaux que sur les parties du sol mises en culture, sans préjudice de l'utilisation sur d'autres points par elle-même ou par concessionnaires, au moyen des traitements chimiques ou d'un canal dans la direction de la mer, ou de toute autre façon.

Elle ne pourra, pour la culture, répandre sur le sol qu'un maximum de 40.000 mètres cubes d'eau par hectare et par an.

Le tout sous la surveillance de ses agents, sans former de mare stagnante, ni opérer de déversement d'eaux d'égout non épurées en Seine, dans la traversée du département de Seine-et-Oise, sauf les cas de force majeure.

L'exécution de ces prescriptions et la limite de saturation des

terres seront contrôlées par une commission permanente de cinq experts nommés, l'un par le ministre de l'agriculture, un autre par le conseil général de la Seine, un troisième par le conseil général de Seine-et-Oise, le quatrième par le ministre des finances, et un membre du comité consultatif d'hygiène de France nommé par ses collègues.

Ces experts adresseront tous les six mois aux ministres de l'agriculture et des finances un rapport qui sera inséré au *Journal officiel.*

. . . .

(N° 118)

[5 avril 1889]

Loi sur le code rural. — (Titre VI. — Des animaux employés à l'exploitation des propriétés rurales). (V. *Journal officiel* du 6 avril 1889.)

. . . .

SECTION II.

Des animaux de basse-cour, pigeons, abeilles et vers à soie.

. . . .

Art. 8. — Les préfets déterminent, après avis des conseils généraux, la distance à observer entre les ruches d'abeilles et les propriétés voisines ou la voie publique, sauf, en tout cas, l'action en dommage s'il y a lieu.

. . . .

DÉCRETS

(N° 119)

[10 novembre 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Roubaix-Wattrelos à la frontière belge et rend définitive la concession de cette ligne faite, à titre éventuel, à la compagnie du chemin de fer du Nord.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Roubaix-Wattrelos à la frontière belge.

En conséquence, la concession de cette ligne faite, à titre éventuel, à la compagnie du chemin de fer du Nord par la convention du 5 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est rendue définitive, dans les conditions prévues par cette convention.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Roubaix, dans ses délibérations des 23 décembre 1886 et 11 janvier 1887, de verser au Trésor une somme de 62.500 francs, à titre de fonds de concours, pour la construction de ladite ligne.

. . . .

(N° 120)

[14 novembre 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'un embranchement à établir entre Nogent et Bry-sur-Marne, sur la ligne de tramway de Vincennes à Ville-Evrard. (V. Bull. du Min. des T. P., p. 441.)

(N° 121)

[15 novembre 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique d'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les fosses Notre-Dame et Sainte-Marie, de la concession des mines de houille d'Aniche (Nord). (V. Bull. du Min. des T. P., p. 444.)

(N° 122)

[21 novembre 1888]

Bac de Bray sur le canal d'Aire à la Bassée. — Approbation du tarif.

Décret du Président de la République portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Bray, sur le canal d'Aire à la Bassée, au territoire de la commune d'Isbergues, département du Pas-de-Calais.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage : les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau du Bray, sur le canal d'Aire, dans la commune d'Isbergues (Pas-de-Calais).

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne. 0f,05
Pour le passage d'un veau, mouton ou porc. 0, 05
Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 123)

[26 novembre 1888]

Décret portant modification du règlement général du pilotage du premier arrondissement maritime (station du Havre).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies ;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — L'article 216 du règlement général du pilotage pour le premier arrondissement maritime, annexé au décret du 29 août 1854, et l'article 235 du même règlement, déjà revisé par le décret du 23 juillet 1859, sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Art. 216. — Tout autre bâtiment destiné pour le Havre ou Honfleur, ou qui, étant destiné pour la Seine, doit relâcher dans un de ces ports, est tenu de recevoir le pilote de l'extérieur qui se présente le premier, sans pouvoir le refuser sous prétexte d'un trop grand éloignement.

« Les pilotes du Havre ne peuvent monter les navires destinés pour Honfleur et, réciproquement, ceux de ce dernier port ne peuvent être reçus à bord des navires destinés pour le Havre que dans le cas où il n'y aurait pas en vue un pilote du lieu de destination se dirigeant vers ce bâtiment.

« Tout pilote ou aspirant-pilote adjoint du Havre qui n'a pas été reconnu apte à diriger les grands navires, comme il est dit à l'article 235, ne peut piloter de navires d'un tirant d'eau de 6m,50 et au-dessus qu'à défaut de pilotes ou d'aspirants-pilotes adjoints reconnus aptes à ce service.

« Dans ce cas, il maintiendra l'appel hissé et aura droit, s'il est remplacé, au salaire pour la route parcourue. Il ne pourra cependant être démonté si le navire a dépassé la demi-distance entre la bouée n° 5 de la rade du Havre et la bouée du haut de 0,40. Cette mi-distance est située à 2.900 mètres au sud 56′ ouest du monde du phare de la jetée nord.

« Art. 235. — Le nombre des pilotes du Havre est fixé à quarante-huit, non compris le pilote-major, et celui des aspirants à douze.

« A l'entrée comme à la sortie, les navires à voiles ou à vapeur du commerce et de l'État dont le tirant d'eau atteint ou dépasse 6m,50 sont exclusivement pilotés par des pilotes ou aspirants-pilotes adjoints comptant trois années d'exercice en cette qualité et reconnus aptes à ce service en raison de leur santé, de leur conduite et des notes professionnelles qui leur ont été données depuis leur entrée en fonctions.

« Cette constatation d'aptitudes est faite par une commission composée :

« Du directeur des mouvements du port, président;

« Du pilote-major;

« D'un pilote désigné tous les deux ans par le chef du service de la marine au Havre et choisi parmi ceux qui exercent le pilotage des grands navires depuis au moins dix années. Le même pilote peut être maintenu dans ses fonctions à l'expiration de chaque période bisannuelle.

« La faculté de piloter les navires d'un tirant d'eau de 6m,50 et au-dessus sera retirée par ladite commission aux pilotes ou aspirants-pilotes adjoints qui ne présenteront plus les garanties que réclame le pilotage des grands navires.

. . . .

(N° 124)

[1er décembre 1888]

Décret autorisant les fonctionnaires publics à faire emploi, pour leur correspondance officielle expédiée en franchise, de cartes simples destinées à circuler à découvert.

Art. 1er. — Les fonctionnaires publics sont, à titre facultatif, autorisés à faire emploi pour leur correspondance officielle, expédiée en franchise, de cartes simples destinées à circuler à découvert, et fournies ou fabriquées par les divers départements ministériels ou par les fonctionnaires eux-mêmes.

Art. 2. — Ces cartes devront avoir, au minimum, neuf centimètres de longueur et six centimètres de hauteur, et, au maximum, quatorze centimètres de largeur et neuf centimètres de hauteur. .

Leur poids ne devra pas excéder cinq grammes, ni être inférieur à un gramme et demi.

Art. 3. — Le *recto* de ces cartes est réservé à l'adresse du destinataire et au contre seing du fonctionnaire expéditeur et, au besoin à la désignation du service ou de l'administration auxquels appartient le contresignataire. Toutes ces indications peuvent être manuscrites ou imprimées.

Le *verso* est destiné à recevoir la correspondance officielle.

Art. 4. — Il est interdit de joindre, attacher ou coller à ses cartes, aucune pièce ou aucun objet quelconque.

Art. 5. — Toute carte expédiée en contravention aux dispositions des trois articles précédents sera passible de la taxe des lettres ordinaires.

Art. 6. — Ces cartes sont d'ailleurs soumises à toutes les con-

ditions imposées par l'ordonnance du 17 novembre 1844, qui ne sont pas contraires aux dispositions qui précèdent.

. . . .

(N° 125)

[29 décembre 1888]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Annemasse et Samoëns, avec embranchements de Bonne à Bonneville et de Saint-Jeoire à Marignier.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Annemasse et Samoëns, avec embranchements de Bonne à Bonneville et de Saint-Jeoire à Marignier.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation des tramways susmentionnés, par le département de la Haute-Savoie, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 p. 100 par an du capital de premier établissement, l'État contribuera au payement de cette insuffisance dans les limites fixées par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880.

Pour l'application de la disposition qui précède, le capital de premier établissement est fixé à forfait à la somme de 40.000 fr. par kilomètre, et les frais d'exploitation sont fixés, aussi à forfait, à 2.350 francs par kilomètre, augmentés du tiers de la recette brute, impôts déduits.

Le maximum de la charge annuelle pouvant résulter pour le Trésor de l'application dudit article 36 est fixé à 64.000 francs.

Art. 5. — Est approuvé le traité passé, le 4 septembre 1888, entre le préfet de la Haute-Savoie, au nom du département,

d'une part, et le sieur Alesmonières, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité, ainsi que les plans et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus, seront annexés au présent décret.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre le préfet du département de la Haute-Savoie, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du Conseil général des 6 mai et 20 août 1886, 20 avril, 25 août et 21 décembre 1887, 10 avril et 25 août 1888, et de la commission départementale, du 3 juillet 1888, sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et M. Alesmonières (Auguste), ingénieur civil, domicilié à Thonon (Haute-Savoie),

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Haute-Savoie s'engage à rétrocéder à M. Alesmonières, pour une durée égale à la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Annemasse et Samoëns, avec embranchements de Bonne à Bonneville et de Saint-Jeoire à Marignier (Haute-Savoie).

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — M. Alesmonières déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles il déclare expressément souscrire.

Il sera, en conséquence, assujetti envers le département à toutes les obligations imposées au département lui-même par ce cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été modifiés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après, savoir : article 10 et 11.

Art. 4. — Le département s'engage envers M. Alesmonières, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation, et 5 p. 100 par an du capital de premier établissement, à subvenir pour moitié au payement de cette insuffisance.

Le département délègue, en outre, à M. Alesmonières les sommes qu'il pourra recevoir de l'État à titre de subvention, en vertu de l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et dans les limites du maximum fixé par le décret de concession.

Art. 5. — Pour l'exécution de l'article 4 ci-dessus, il est stipulé que le capital de premier établissement est fixé, à forfait, à 40.000 francs par kilo-

mètre, y compris notamment les dépenses relatives à la constitution du capital.

Art. 6. — Il est également stipulé que les dépenses annuelles d'exploitation sont fixées, à forfait, à 2.350 francs par kilomètre, augmentés du tiers de la recette brute, impôts déduits $\left(2.350 + \frac{R}{3}\right)$.

La longueur qui servira de base au calcul de la subvention annuelle sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire entre les axes des bâtiments des voyageurs, ou à leur défaut les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs dans les gares terminus. Il ne sera pas tenu compte, dans ce chaînage, des voies de garage, ni des voies d'embranchement.

Cette longueur ne pourra, en aucun cas, dépasser 64 kilomètres.

Art. 7. — En aucun cas, la subvention totale fournie par le département ne pourra dépasser la moitié de la somme nécessaire pour élever la recette brute, impôts déduits, au-dessus de 5.500 francs par kilomètre, ni pour attribuer au capital de premier établissement plus de 5 p. 100 par an. La limite supérieure de la subvention du département sera déterminée en prenant pour base une recette de 3.000 francs par kilomètre.

Art. 8. — Dans le cas où le produit brut de la ligne serait suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation fixées comme il est dit, et 6 p. 100 du capital de premier établissement tel qu'il a été ci-dessus prévu, la moitié du surplus sera attribuée au département et à l'État dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à complet remboursement desdites avances, et ce, sans intérêts.

Pendant les premières années de la concession, jusqu'en 1895, s'il y a lieu de recourir à la garantie prévue par l'article 4, le département ne sera tenu d'y pourvoir que dans la limite des disponibilités de son budget annuel. Le rétrocessionnaire se couvrira des insuffisances pouvant en résulter sur la part des bénéfices au-dessus de 6 p. 100 revenant au département, prévue ci-dessus, et ce sans intérêts.

A partir de 1895, et pendant la durée de la concession, si le produit d'une imposition extraordinaire de 5 centimes, dont le Conseil général s'engage à demander le renouvellement aux pouvoirs publics, était insuffisant pour le payement total de la garantie annuelle, le rétrocessionnaire ne recevrait la différence que sur la part des bénéfices revenant au département, prévue ci-dessus, et ce sans intérêts.

Art. 9. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme.

La Société qui sera ainsi formée se substituera au rétrocessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 10. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par M. Alesmonières.

Art. 11. — Le présent traité de rétrocession ne sera définitif que lorsque l'État aura pris l'engagement de fournir la subvention prévue par l'art. 4 ci-dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou par moteur mécanique de tout autre système.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes : 1° la ligne d'Annemasse à Samoëns ; 2° l'embranchement de Bonne à Bonneville ; 3° l'embranchement de Saint-Jeoire à Marignier, et il empruntera les voies publiques ci-après désignées : l'avenue de la Gare et le chemin d'intérêt commun n° 8, jusqu'à la sortie d'Annemasse ; la route nationale n° 206 jusqu'au-dessus de Malebrande ; la route départementale n° 10 jusqu'à la Bergue ; la route nationale 203 jusqu'à Bonneville ; la route départementale n° 10 jusqu'à Marignier ; la route départementale n° 5 jusqu'à l'entrée de Taninges ; la route nationale n° 202 dans la traverse de Taninges, et enfin la route départementale n° 5 jusqu'à Samoëns.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Il seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne principale d'Annemasse à Samoëns et les embranchements soient livrés à l'exploitatation le 1er octobre 1890.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,50 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,75.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails sera de 2 mètres.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 30 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,05 par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune

altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un empierrement de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais cet empierrement.

La chaussée en empierrement de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierres cassées ou gravier de 1m,80 de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 0m,03 par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 0m,30 de largeur.

Un intervalle libre de 0m,30 au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails, qui à l'extérieur seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 et 9. — (*Comme au type.*)

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 17 kilogrammes au moins par mètre courant, s'ils sont du type Vignole, avec contre-rails, et de 25 kilogrammes s'ils sont du type dit « à ornière »; ils sera posé sur traverses métalliques, espacées de 0m,90 dans le premier cas et de 1m,50 dans le second. Les rails seront éclissés et assemblés aux traverses au moyen de boulons.

Art. 11. — Les trains s'arrêteront pour prendre ou laisser des voyageurs aux gares, stations et haltes. Il ne sera laissé ou pris de marchandises qu'aux gares et stations.

Les gares seules seront pourvues de bâtiments et quais pour voyageurs et marchandises.

Les stations contiendront un abri.

Les haltes ou arrêts à des points fixes de parcours ne comporteront pas de construction.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des marchandises, suivant les indications ci-après :

Gares : gare d'Annemasse, Bonne, Saint-Jeoire, Taninges, Samoëns, Bonneville, Marignier.

Stations : La Bergue, Pont de Fillinges, Tinz en Sallaz, La Tour, Pont de Risse, Mieussy, Verchaix, Findrol, Contamine.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13. — (*Comme au type.*)

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens, est fixé à deux en hiver et à quatre en été. Chaque année le préfet fixera, le concessionnaire entendu, le commencement et la durée des services d'hiver et d'été. Le concessionnaire ne sera pas tenu de faire un service de nuit entre dix heures du soir et cinq heures du matin.

Art. 15. — Les trains se composeront de dix véhicules au plus, locomotives et fourgons compris, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 1er janvier 1958.

Art. 17 à 22. — (*Comme au type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Tarif.

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE	fr.	fr.	fr.
Grande vitesse.			
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glace (1re classe), places assises	0,050	0,030	0,08
— Voitures couvertes, fermées à glace, et à banquettes rembourrées ou impériales (2e classe), places assises.	0,045	0,025	0,07
— Voitures couvertes, places debout plates-formes (3e classe), sans que la perception puisse être inférieure à 0f,25	0,030	0,020	0,05
Enfants. — Au-dessous de 3 ans les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
— De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
— Au-dessus de 7 ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bête de trait.	0,070	0,030	0,10
Veaux et porcs	0,030	0,020	0,05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,015	0,010	0,25
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,16	0,14	0,30
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Cafés. — Drogues. — Epiceries. — — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,07	0,05	0,12

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr.	fr.	fr.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,05	0,03	0,08
Tarif spécial par wagon complet. (Maximum de chargement : 5,000 kilogrammes.)			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes..	0,035	0,015	0,05
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, 0f,50 par wagon et par kilomètre.			
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE (voie de 1 mètre).			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3 »
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageur, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur : omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14

DÉSIGNATION.	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.	fr.	fr.	fr.
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1 »

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

. . . .

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes : entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 0 fr. 30.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogram-

mes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 5 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25. — (*Comme au type.*)

Art. 26. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 2.500 kilogrammes.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 2.500 à 5.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 27 à 32. — (*Comme au type.*)

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à 0 fr. 12 par tonne pour le premier kilomètre et à 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36. — (*Comme au type.*)

Art. 37. — [*Comme au type* (1er janvier. — 25 fr. 00)].

Art. 38. — [*Comme au type* (65.000 fr.)].

Art. 39. — [*Comme au type* (Annecy)].

Art. 40. — (*Comme au type.*)

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Dressé par l'ingénieur en chef du département de la Haute-Savoie.

Annecy, le 2 septembre 1888.

Koziorowicz.

Accepté par le rétrocessionnaire :
Annecy, le 4 septembre 1888.
A. Alesmonières.

Accepté par le préfet :
Annecy, le 4 septembre 1888.
Granet.

(N° 126)

[5 janvier 1889]

Décret transférant le service de l'hygiène publique au ministère de l'intérieur.

Art. 1er. — Le service de l'hygiène publique est distrait du ministère du commerce et de l'industrie et transféré au ministère de l'intérieur. Toutefois, les établissements dangereux, insalubres ou incommodes, les fabriques et dépôts de dynamite et autres matières explosibles, sont maintenus dans les attributions du ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 2. — La direction générale des postes et des télégraphes est distraite du ministère des finances et transférée au ministère du commerce et de l'industrie.

Art. 3. — Le président du conseil, ministre de l'intérieur, le ministre du commerce et de l'industrie et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois.*

Carnot.

(N° 127)

[8 janvier 1889]

Décret qui interdit la pêche dans certaines parties de la baie du Bile (quartier maritime du Croisic) où sont situés des bancs d'huîtres.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Toute espèce de pêche, soit à pied, soit en bateau, par quelque procédé que ce soit, est interdite jusqu'à nouvel ordre, de jour comme de nuit, dans la partie de la baie du Bile (quartier maritime du Croisic, syndicat de Pénestin) où existent des gisements huîtriers naturels ou artificiels.

Cette partie de la baie est limitée : du nord-est au sud-est, par une ligne allant de l'îlot Belair à la pointe de Castelli; du nord-ouest au sud-est, par une ligne allant de l'îlot Belair à la pointe de Penbaie; de l'est à l'ouest, par une ligne allant de la pointe de Penbaie à celle de Castelli.

Art. 2. — Les contrevenants à la disposition qui précède seront passibles des peines prévues par l'article 8 de la loi du 9 janvier 1852.

. . . .

(N° 128)

[8 janvier 1889]

Décret portant modification des articles 285, 289, 306, 308, 309, 310 *et* 319 *du règlement général de pilotage du premier arrondissement maritime, relatifs aux stations de Quillebeuf et de Villequier (basse Seine), et addition de l'article* 321 bis. (Bulletin des lois, n° 1221, p. 101.)

(N° 129)

[24 janvier 1889]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans Paris, d'un tramway funiculaire.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans Paris, d'un tramway funiculaire, à câble sans fin, entre la place

de la République et l'église de Belleville, conformément aux dispositions générales du plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La ville de Paris est autorisée à pourvoir à l'exécution du tramway ci-dessus désigné, conformément aux dispositions du cahier des charges annexé au présent décret et par voie de concession.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si le traité de concession prévu à l'article précédent n'a pas été approuvé par décret délibéré en Conseil d'État et si les expropriations nécessaires à l'exécution du tramway ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à dater du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par un câble sans fin mettant en mouvement tous les véhicules et actionné par des machines fixes.

Art. 2. — La ligne partira de la place de la République et aboutira à l'église de Belleville (rue du Jourdain), en empruntant les rues du Faubourg-du-Temple et de Belleville.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront dressés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret portant approbation de la concession.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date.

Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation six mois après le commencement des travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses du véhicule ainsi que leur chargement ne dépassera pas 1m,60; cette largeur comprend toutes les saillies du matériel roulant, notamment celles des marchepieds latéraux.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 0m,91.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 30 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,07 par mètre.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer

aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet de la Seine.

Art. 6. — Le tramway sera établi dans la chaussée avec rails noyés, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans au-aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Chaque rail sera pourvu, sur toute la longueur de la voie, d'un contre-rail qui pourra, soit être réuni au rail pour former une pièce unique à gorge, soit en être distinct. — Dans tous les cas, la largeur totale du rail et du contre-rail ne dépassera pas $0^m,11$, et la largeur du vide entre le rail et le contre-rail ne dépassera pas $0^m,029$.

Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront en acier et du poids de 40 kilogrammes au moins par mètre courant. Ils reposeront soit directement, soit par l'intermédiaire de supports métalliques, sur une couche en béton de ciment de Portland de $0^m,15$ d'épaisseur au minimum, arasée en contre-bas de la surface de la chaussée à une hauteur qui sera fixée suivant les circonstances, sans pouvoir, en aucun cas, dépasser $0^m,25$.

La chaussée pavée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,70$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Art. 7. — La fosse centrale où se meut le câble sans fin sera construite en maçonnerie de meulière et mortier de ciment ou en béton de ce même ciment. La rainure supérieure aura $0^m,029$ au plus de largeur; la largeur totale de la bande métallique où elle est pratiquée ne dépassera pas $0^m,11$, vide de la rainure compris. — Tout cet ensemble sera disposé de telle sorte que les pavés latéraux puissent être placés en contact direct avec la bande métallique sans avoir à subir aucune recoupe.

Des communications pourront être établies entre la fosse centrale et l'égout public. Des regards de visite pourront être également ménagés sur cette fosse; les tampons mobiles fermant ces regards seront arasés au niveau du dessus de la fondation de béton, de manière à être recouverts du pavage établi comme sur le reste de la voie.

Art. 8. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 9. — Le concessionnaire devra se conformer, en tout ce qui concerne l'installation et le perfectionnement des machines et appareils de traction, aux conditions qui lui seront imposées dans l'intérêt de la sécurité.

Art. 10. — Les voitures ne s'arrêteront pour prendre et laisser des voyageurs qu'en des garages déterminés.

Des garages seront établis aux emplacements suivants :

Place de la République (origine);

Pont du canal Saint-Martin;

Rue Saint-Maur;

Boulevard de la Villette;

Rue Julien-Lacroix;

Rue des Pyrénées;

Rue du Jourdain (terminus).

L'emplacement exact de ces garages et leur longueur seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

Le nombre devra en être augmenté si la nécessité en est reconnue par le préfet de la Seine, le concessionnaire entendu.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 11. — L'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend, outre des ouvrages établis par lui, le pavage de l'entrerail, de l'entrevoie, ainsi que d'une zone de $0^m,32$ de chaque côté servant d'accotement extérieur aux rails.

Art. 12. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Le nombre des voyages minimum qui devront être faits tous les jours dans chaque sens sur la ligne entière est fixé à 192.

Art. 14. — Les trains se composeront de deux voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 12 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 12 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE DE LA CONCESSION.

Art. 15. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges sera fixée par le traité de concession à intervenir.

Art. 16. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, la ville sera subrogée à tous les droits du conces-

sionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et elle entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, la ville aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, la ville se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'elle jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contrainte. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à la ville.

La ville sera tenue, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et, réciproquement, si la ville le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ses approvisionnements de la même manière.

Toutefois la ville ne pourra être obligée de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où la ville déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 17. — Dans le cas où la ville déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 18. — La ville aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des 15 premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de 15 ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par la ville après l'expiration des 15 premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les 7 années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des 5 autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des 7 années prise pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphes de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour la ville.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 19. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 25, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de la ville et lui restera acquise.

Art. 20 et 21. — (*Comme au type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Par voyageur, quelle que soit la distance parcourue, 0f,10.

Ce prix est réduit à 0f,05 pour les trains correspondant à l'entrée et à la sortie des ateliers, savoir :

Le matin, de cinq heures à six heures, en été (1er avril — 30 septembre);

Le matin, de six heures à sept heures, en hiver (1er octobre — 31 mars):

Le soir, de sept heures à huit heures, en été;

Le soir, de six heures à sept heures, en hiver.

Les enfants au-dessous de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement. Il en sera de même des bagages et paquets peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Art. 23. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser avec ou sans conditions, au-dessous des limites fixées par le tarif, la taxe qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourraient être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Toute modification de tarif sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet de la Seine, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 24. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement.

Art. 25. — Les sommes à verser par le concessionnaire pour frais de contrôle et le montant du cautionnement seront fixés par le traité de concession.

Art. 26. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention qui y sera annexée seront supportés par le concessionnaire.

Vu pour être annexé au décret en date du 24 janvier 1889.

Le Ministre des travaux publics,
DELUNS-MONTAUD.

(N° 130)

[2 février 1889]

Décret concernant le prolongement des lignes nos 6 et 8 du réseau des tramways de Lyon.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu;

Décrète :

Art. 1er. — Les lignes nos 6 et 8 du réseau des tramways de Lyon seront prolongées conformément aux indications des plans ci-dessus visés, savoir : la ligne n° 6 (place Tholozan, pont Morand, à la gare de Vaise) jusqu'à la place du pont de la Guillotière; la ligne n° 8 (place Tholozan, pont Morand, à la gare Saint-Clair) jusqu'aux abords du pont de la Guillotière.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécu-

ter pour l'établissement des voies, telles qu'elles sont définies dans l'article 1er ci-dessus.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation de ces nouvelles voies par la ville de Lyon, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 17 mai 1879 (*).

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, à la date du 26 juin 1888, entre le maire de Lyon, au nom de la ville, d'une part, et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

. . . .

CONVENTION.

Entre la ville de Lyon, représentée par M. le docteur Gailleton, maire,

D'une part :

Et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, dont le siège est à Lyon, 6, place de la Charité, représentée par M. Mathieu, administrateur, et M. Vincent Chapuis, conseil de la compagnie, demeurant tous deux à Lyon, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 14 juin 1888, dont un extrait est annexé à la présente.

D'autre part ;

Il a été exposé ce qui suit :

La ville de Lyon s'engage à demander dès à présent à l'État, en vertu de l'article 4, 4e paragraphe du cahier des charges annexé au décret d'utilité publique du 17 mai 1879, la concession des prolongements des lignes de tramways nos 6 et 8 définis ci-après, conformément aux projets présentés par la compagnie à la date du 21 mai 1887 et soumis à l'enquête réglementaire du 15 décembre 1887 au 16 janvier 1888.

Le prolongement de la ligne n° 6 (Pont-Morand-Vaise) jusqu'à la place du Pont à la Guillotière, se fera :

1° En se servant de la voie unique, déjà construite dans la rue Lafont et la raccordant sur la place de la Comédie avec la ligne n° 7 (Perrache — Gare de Genève).

2° En empruntant :

a. Les voies de la ligne n° 7, depuis la place de la Comédie jusqu'à celle des Cordeliers, les raccordant à ce point à la ligne n° 3 (les Cordeliers-Villeurbanne) ;

b. — Les voies de la ligne n° 3, depuis la place des Cordeliers jusqu'aux quai des Brotteaux, point de départ de la partie nouvelle à construire ;

c. En construisant un tronçon, d'une longueur de 908 mètres, composé de

(*) V. *Ann.* 1879, p. 1599.

voies simples et de voies de garages occupant le côté droit de la chaussée du cours de la Liberté.

Par suite de ce prolongement, le point terminus actuellement sur la place des Terreaux sera reporté sur la place du Pont à la Guillotière et l'exploitation se fera sans transbordement de la gare de Vaise à la place du Pont et *vice versa.*

Le prolongement de la ligne n° 8 (Pont-Morand-Saint-Clair) jusqu'aux abords du Pont de la Guillotière, se fera par la construction sur les quais de Retz et de l'Hôpital (rive droite du Rhône) d'un tronçon d'une longueur de 1.226 mètres 66 à voie unique avec garages.

L'exploitation de la ligne ainsi prolongée se fera sans transbordement de Saint-Clair jusqu'aux abords du pont de la Guillotière.

La ville de Lyon s'engage à rétrocéder cette concession à la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, qui, de son côté, s'oblige par la présente convention à exécuter les travaux et à exploiter ces prolongements de lignes aux lieu et place de la ville de Lyon, comme substituée à ses droits et obligations tels qu'ils sont établis par le cahier des charges de la concession actuelle, annexé au décret d'utilité publique du 17 mai 1879.

Art. 2. — La durée de la concession sera celle des lignes n°s 6 et 8 elles-mêmes.

Ces prolongements seront considérés comme solidaires l'un de l'autre, et la compagnie des omnibus et tramways ne sera tenue à exécuter l'un d'eux qu'autant qu'elle aura été autorisée à exécuter l'autre.

Ils seront construits à voie unique, avec les garages indiqués aux avant-projets.

Art. 3. — Les tarifs des deux lignes n°s 6 et 8, y compris leurs prolongements, seront les suivants pendant toute la durée de la concession :

1° *Ligne n° 6.*

De la gare de Vaise à la place du Pont à la Guillotière : 1re classe, 0^{f},20 ; 2e classe, 0^{f},10.

2° *Ligne n° 8.*

Tout le parcours de la gare de Saint-Clair au terminus situé aux abords du pont de la Guillotière : 1re classe, 0^{f},25 ; 2e classe, 0^{f},15.

Section du terminus situé aux abords du pont de la Guillotière à l'octroi de Saint-Clair ; 1re classe, 0^{f},20 ; 2e classe, 0^{f},10.

Section de l'octroi à la gare de Saint-Clair : 1re classe, 0^{f},20 ; 2e classe, 0^{f},10.

Tout voyageur ayant payé pour une section en 1re classe, 0^{f},20, et en 2e classe 0^{f},10, pourra parcourir en outre la 2e section en payant un supplément de 0^{f},05.

Comme dans le cahier des charges en date du 9 mars 1879, annexé au décret du 17 mai 1879, déclarant l'utilité publique du réseau de la ville de Lyon, il est stipulé que le droit de péage entre pour un tiers et le prix de transport pour les deux tiers dans les taxes fixées ci-dessus.

Les voyageurs des lignes nos 6 et 8 pourront, en payant un supplément de 0f,05, réclamer une correspondance donnant droit à un passage gratuit sur tout le parcours dans l'intérieur de la ville d'une autre ligne de tramways rencontrée sur le parcours.

Art. 4. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition, d'impression ou autres auxquels pourra donner lieu la présente convention seront à la charge de la compagnie des omnibus et tramways, qui devra les payer sur les états arrêtés par M. le préfet du Rhône.

Art. 5. — La compagnie des omnibus et tramways ne pourra être contrainte à l'exécution des prolongements des lignes dont il s'agit qu'après qu'elle aura été autorisée par M. le ministre des travaux publics à émettre, sans augmenter son capital-actions un capital-obligations de 285.000 francs nécessaire pour faire face aux dépenses de premier établissement.

Ces obligations seront du même type que celles déjà émises par la compagnie des omnibus et tramways.

Art. 6. — Le présent traité sera soumis à l'approbation du Gouvernement en même temps que la demande en concession des prolongements des lignes de tramways nos 6 et 8 lui sera présentée.

. . . .

(No 131)

[2 février 1889]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un embranchement prolongeant la ligne no 3 des tramways de Rouen.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un embranchement prolongeant, dans la rue Marie-Duboccage, la ligne no 3 des tramways de Rouen (de l'hôtel de ville de Rouen à Quatre-Mares), suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de six mois, à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation de l'embranchement dont il s'agit, par la ville de Rouen, suivant

les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics, le 27 avril 1876, annexé au décret du 5 mai 1876 (*), relatif aux lignes de tramways déjà concédées à cette ville, lequel régira l'ensemble de l'entreprise.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 29 mai 1888, entre les maire de Rouen, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Rouen, pour la rétrocession de l'embranchement énoncé aux articles précédents.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

1° M. Milsan, adjoint au maire de la ville de Rouen, agissant en cette qualité, au nom et dans l'intérêt de la ville,

D'une part ;

2° MM. R.-H. Browne et Etlinger, administrateurs-délégués de la compagnie des tramways de Rouen, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, ayant son siège social à Rouen,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Rouen, concessionnaire du réseau de tramways établi sur son territoire et dans sa banlieue, en vertu d'un décret du 5 mai 1876, et qui est en instance pour obtenir l'autorisation de construire un embranchement, par la rue Marie-Duboccage, de la ligne n° 3, de l'hôtel de ville de Rouen à Quatre-Mares, sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé audit décret, s'engage à rétrocéder à la compagnie des tramways, jusqu'à l'expiration de la concession, l'établissement et l'exploitation de l'embranchement susmentionné.

Art. 2. — La compagnie des tramways est assujettie envers la ville à toutes les obligations qui sont imposées à la ville elle-même par le cahier des charges de la concession, de même qu'elle est subrogée aux avantages résultant pour la ville de ce cahier des charges.

Art. 3. — La rétrocession ne sera définitive qu'après son acceptation par le conseil municipal et son approbation par l'autorité compétente.

(*) V. *Ann.* 1877, p. 423.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 132)

[11 mai 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Expertise. — Désaccord des experts sur des circonstances de fait. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Lavagne).

Le moyen tiré de la nécessité d'une tierce expertise peut être soulevé pour la première fois devant le Conseil d'État.

. . . .

Considérant qu'il résulte du rapport d'expertise joint au dossier que, si les experts ont tous deux évalué à 3.650 francs les dommages causés à la propriété du sieur Lavagne, ils n'ont pu se mettre d'accord sur certaines circonstances de fait d'où devait découler ou non la responsabilité de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a statué sans qu'il ait été procédé préalablement à une tierce expertise, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, et que le sieur Lavagne ne saurait se prévaloir de ce qu'aucune des parties n'aurait réclamé cette tierce expertise devant le conseil de préfecture pour soutenir que l'article 56 susvisé ne devait pas recevoir son application... (Arrêté annulé. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une tierce expertise conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. Sieur Lavagne condamné aux dépens. Frais d'expertise réservés pour être mis à la charge de la partie qui succombera en fin de cause.)

(N° 133)

[11 mai 1888]

Voirie (Grande). — Routes départementales. — Alignement. — (Sieur Bernard).

Le fait, par le riverain d'une route départementale, d'avoir rétabli, sans autorisation, une clôture en planches sur un terrain faisant saillie sur les alignements d'une route départementale constitue une contravention de grande voirie (*).

La circonstance que le prix du terrain incorporé au domaine public, par l'effet d'un plan d'alignement n'aurait pas encore été payé au riverain, n'est pas de nature à entraîner le relaxe (**).

Condamnation à l'amende et à la démolition maintenue.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas dénié par le sieur Bernard, qu'il a rétabli sans autorisation à la date du 10 novembre 1886, une clôture en planches faisant saillie sur les alignements de la route départementale, n° 3, dans la traverse de Brives à Charensac, alignements fixés par décret du 16 décembre 1884; que, sans qu'il soit besoin d'examiner si le sieur Bernard est resté propriétaire des parcelles non bâties comprises dans les alignements de ladite route, jusqu'à paiement du prix desdites parcelles, le fait relevé constitue une contravention de grande voirie, prévue et punie par l'ordonnance du 4 août 1731, l'arrêt du Conseil du 27 février 1765, et la loi du 29 floréal an X;

Considérant que ladite contravention qui a été commise le 18 novembre 1886 n'était pas, à la date du 16 avril 1887, jour où le conseil de préfecture a prononcé une condamnation contre le sieur Bernard, couverte par la prescription; que, dans ces circonstances, le pourvoi du sieur Bernard doit être rejeté... (Rejet.)

(*-**) Voy. dans le même sens : Avis du comité de l'Intérieur du 7 août 1839; Cass. ch. crim., 27 janvier 1837, Dall. Alph., v° *Exprop. pour cause d'util. pub.*, n° 54; Aucoc, *Conférences*, t. III, n°° 1062 et 1064; Cass., ch. crim., Bonnet, 11 août 1883, Sirey, 1885, I. 508.

(N° 134)

[18 mai 1888]

Ateliers insalubres. — Atelier d'aplatissement de cornes avec macération (à l'exclusion des sabots et ergots) (2e classe) autorisé à Paris, sous certaines conditions. — (Sieur Noé) (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis du comité consultatif des arts et manufactures que, moyennant l'exécution de certaines prescriptions, l'établissement du sieur Noé ne saurait présenter d'inconvénients de nature à motiver un refus d'autorisation; qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et d'autoriser ledit établissement pour y traiter uniquement les cornes de tête, sous les conditions ci-après... (Arrêté annulé. Sieur Noé autorisé à exploiter son établissement aux conditions suivantes : 1° les ateliers seront largement ventilés par des lanternons à lames de persiennes; 2° le sol de l'atelier sera imperméable avec une pente suffisante pour diriger les eaux dans les caniveaux les conduisant vers l'égout; 3° les eaux seront conduites souterrainement à l'égout de la rue Pelleport; 4° les tonneaux et cuves à macération seront hermétiquement fermés; 5° l'atelier ne traitera que des cornes; il n'y sera apporté ni sabots ni ergots.)

(N° 135)

[18 mai 1888]

Communes. — Éclairage au gaz. — Retard dans l'exécution du marché. — Déchéance. — Résiliation. — Dommages-intérêts. — (Sieur Raoul contre commune de Villers-sur-Mer).

(*) L'industrie de l'aplatissement des cornes et sabots, rangée en 1866 dans la 3e classe, a été placée par le décret du 20 juin 1883 dans la 2e ou la 3e classe, selon que l'aplatissement des cornes et sabots se fait avec ou sans macération Mais dans l'aplatissement des cornes avec macération il y a une distinction à établir entre les établissements qui transforment les ergots et les sabots de bœufs ou de buffles aussi bien que les cornes de tête, et ceux qui n'emploient que les cornes de tête. (Avis du Ministre).

Le conseil municipal qui a accordé à un particulier pour une durée de cinquante ans la concession de l'éclairage au gaz de la commune ne peut pas, en l'absence d'une disposition spéciale du contrat, prononcer la déchéance de la concession pour cause de retard dans l'exécution de l'engagement du concessionnaire et passer un traité avec un autre entrepreneur. — Il lui appartient seulement de poursuivre, par les voies de droit, la résolution de l'engagement.

En conséquence, la résolution de la première concession est prononcée avec dommages-intérêts au profit du concessionnaire évincé, et remboursement des frais par lui faits pour la pose et la dépose de la canalisation déjà effectuée.

Intérêts. — Lorsque le remboursement est ordonné de dépenses non encore effectuées, au jour où une demande d'intérêts est formée, ce remboursement ne donne droit aux intérêts que du jour futur où la dépense sera faite.

. . . .

CONSIDÉRANT que, s'il entrait dans la commune intention des parties que les travaux de construction de l'usine à gaz fussent exécutés dans le plus bref délai possible et si le sieur Raoul, en ne se conformant pas aux invitations répétées qui lui ont été adressées à cet égard par le maire de la commune de Villers-sur-Mer au nom du conseil municipal, a manqué à l'une de ses obligations essentielles, aucune disposition législative ou contractuelle n'autorisait la commune de Villers à prononcer la déchéance de la concession; qu'il lui appartenait seulement de poursuivre par les voies de droit la résolution du contrat et que, jusqu'à ce qu'il eût été statué sur cette demande, elle ne pouvait se considérer comme déliée de ses engagements; que c'est donc sans droit que le conseil municipal, après avoir par délibération du 17 février 1884, déclaré le sieur Raoul déchu de sa concession, a passé un traité avec un nouvel entrepreneur; qu'il a ainsi causé au sieur Raoul un préjudice dont le conseil de préfecture, tout en prononçant avec raison la résolution du contrat primitif, aurait dû tenir compte et qu'il sera fait une exacte appréciation des fautes respectives des parties contractantes en condamnant la commune de Villers à payer au sieur Raoul la somme de 1.000 francs à titre d'indemnité et à lui rembourser en outre les frais par lui faits pour la pose des conduites et ceux faits ou à faire pour l'enlèvement de ladite canalisation, devenue sans emploi et dont la propriété n'est pas contestée au requérant;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement sur le montant desdits frais; que, dans ces circonstances, il convient de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être, après expertise s'il y a lieu, statué ce qu'il appartiendra;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Raoul a demandé les intérêts le 22 juillet 1885 et les intérêts des intérêts le 24 mai 1886; que, par application des articles 1153 et 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à la première de ces demandes, en décidant toutefois que les frais qui n'auraient été faits que postérieurement au 22 juillet 1885 ne porteront intérêts que du jour de la dépense, et de rejeter la seconde... (La commune de Villers paiera au sieur Raoul la somme de 1.000 francs à titre d'indemnité et lui remboursera les frais par lui faits pour la pose et ceux faits ou à faire pour l'enlèvement des conduites à gaz. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture du Calvados pour être, après expertise, s'il y a lieu, statué sur le montant desdits frais. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède. Les sommes dues au sieur Raoul porteront intérêts à son profit à partir du 22 juillet 1885. Toutefois les frais qui auraient été faits postérieurement au 22 juillet 1885 pour l'enlèvement des conduites ne porteront intérêts que du jour de la dépense. Dépens supportés par la commune. Surplus des conclusions du sieur Raoul rejeté.)

(N° 136)

[18 mai 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Chappat).

Expert nommé par le conseil de préfecture, faute par la partie régulièrement mise en demeure de l'avoir désigné elle-même. Régularité.

Expertise suffisante, bien que tardive (faite en 1884, *pour constater des dégradations causées en* 1882 *et* 1883) *: les experts ont pu, à l'aide des documents qui leur ont été fournis, tenir compte des chargements, de la distance parcourue, constater l'existence et l'importance des dégradations.*

Transports de pierres à chaux et de betteraves destinées à l'approvisionnement d'une usine; dégradations extraordinaires; caractère industriel; subvention due.

On ne doit pas, pour le calcul de la subvention spéciale, retrancher les transports effectués par les cultivateurs dans les limites de la commune de production (*).

Vu la loi du 21 mai 1836;

CONSIDÉRANT que les trois requêtes ci-dessus visées tendent à obtenir la décharge des subventions spéciales qui ont été mises à la charge du sieur Chappat pendant les années 1882 et 1883; qu'ainsi elles sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Sur le moyen tiré de ce que les chemins 39 *et* 132 *n'auraient pas été entretenus à l'état de viabilité au* 1er *janvier des années* 1882 *et* 1883 *:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'état de viabilité des chemins dont s'agit a été régulièrement constaté;

Sur le moyen tiré de ce que le requérant a été représenté, aux opérations de l'expertise relative aux transports effectués en 1882 *sur le chemin* 39, *par un expert nommé d'office par le conseil de préfecture, alors qu'il avait désigné un autre expert :*

Considérant que le sieur Chappat a été mis en demeure, le 28 mai 1883, de désigner son expert; et que c'est faute par lui d'avoir fait cette désignation que le conseil de préfecture, par arrêté du 7 décembre 1883, a nommé un expert d'office pour le représenter; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à soutenir que l'instruction est irrégulière;

Sur le moyen tiré de ce que les expertises auxquelles il a été procédé auraient été tardives et insuffisantes :

Considérant que si c'est seulement en 1884 qu'il a été procédé aux expertises et tierces expertises destinées à évaluer les dégradations extraordinaires causées par les transports du sieur Chappat, pendant les années 1882 et 1883, il résulte de l'instruction que les experts ont pu, à l'aide des documents qui leur ont été fournis, et en tenant compte du nombre des chargements, de la distance parcourue, et des circonstances dans lesquelles les transports ont eu lieu, constater l'existence et l'importance desdites dégradations;

(*) Voy. Chappat, 15 juin 1888 (Rec. du C. d'Ét), et en note les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Valabrègue.

En ce qui concerne les transports de pierres à chaux et les transports de betteraves effectués par les cultivateurs dans les limites de la commune de production :

Considérant qu'il n'est pas contesté par le requérant que les transports de pierres à chaux, qui ont été effectués pour son compte sur le chemin 132, et les transports de betteraves effectués sur ledit chemin par les cultivateurs dans les limites de la commune où elles ont été récoltées, fussent destinés à l'approvisionnement de son usine; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a considéré ces transports comme faisant partie de son exploitation industrielle;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a fait une juste évaluation de la subvention due par le sieur Chappat à raison des dégradations extraordinaires que cet industriel a causées en 1883 au chemin 132 en la fixant à 1.855f,22;

Mais qu'en fixant à 265f,32, 3.745f,46 et 253f,50, les subventions afférentes aux chemins 39 et 132 pour l'année 1882, et au chemin 39 pour l'année 1883, il a fait une évaluation exagérée des dégradations extraordinaires que ledit sieur Chappat a causées aux chemins dont s'agit; qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en réduisant lesdites sommes respectivement à 190 francs, 2.795 francs et 220 francs... (Subventions spéciales dues par le sieur Chappat à raison des dégradations extraordinaires causées par ses transports aux chemins 39 et 132 en 1882, et au chemin 39 en 1883, fixées : en ce qui concerne le chemin 39 pour l'année 1882, à 190 francs; en ce qui concerne le chemin 132, pour la même année, à 2.795 francs; en ce qui concerne le chemin 39 pour l'année 1883, à 220 francs. Le sieur Chappat ne supportera les frais des expertises et tierces expertises auxquelles il a été procédé que jusqu'à concurrence des trois cinquièmes. Arrêtés réformés en ce qu'ils ont de contraire. Surplus rejeté.)

(N° 137)

[18 mai 1888]

Cours d'eau. — Règlement ajourné d'un barrage. — Recours. — (Sieur Decamps).

La décision par laquelle un préfet prononce l'ajournement de

l'instruction d'une demande en réglementation de barrage, jusqu'à ce qu'il ait été statué par la juridiction compétente sur les droits des requérants à la propriété de ce barrage, n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'en ajournant le règlement du moteur hydraulique dont l'établissement a fait l'objet de la demande du sieur Decamps, jusqu'à ce qu'il ait été statué par la juridiction compétente sur la propriété de la chute du pont Saint-Pierre revendiquée par le sieur Decamps et qui lui a été contestée dans l'enquête, le préfet a pris une mesure qui n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse, et qu'ainsi la requête du sieur Decamps n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 138)

[18 mai 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Bâtiments civils. — Palais de justice d'Alger. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Servat).

Procédure. Conclusions. — Un recours sommaire motivé, dans lequel l'auteur du pourvoi conclut à ce qu'il plaise au Conseil d'État... annuler l'arrêté du conseil de préfecture dans toutes les parties où il fait grief à l'administration, satisfait aux conditions prescrites par le règlement du 22 juillet 1806.

Art. 30. — Résiliation prononcée pour augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux.

Art. 34. — Réception des travaux. — Il n'y a pas lieu à la réception des travaux tant qu'il n'y a pas eu cessation absolue des travaux ou ajournement de ceux-ci pendant un an au moins ou que l'entrepreneur n'a pas achevé tous les travaux qu'il avait demandé à l'administration l'autorisation d'achever. La date de réception provisoire est fixée au jour de l'achèvement de ces travaux.

Solde. — Le conseil de préfecture surseoit avec raison sur une demande en paiement du solde d'une entreprise jusqu'à la solution de l'instance élevée sur le décompte.

. . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *invoquée par le sieur Servat et tirée de ce que le recours du ministre ne contiendrait pas de conclusions :*

Considérant que, dans son recours, le ministre conclut, en en donnant les motifs, à l'annulation de l'arrêté attaqué, dans celles de ses dispositions par lesquelles il a fixé au 29 octobre 1884 la date de la résiliation et de la réception provisoire, et au 29 octobre 1882, la date de la réception définitive;

AU FOND : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite des modifications, qui, au 29 octobre 1881, avaient été apportées aux prévisions du projet, la masse des travaux faisant l'objet du marché avait, à cette date, subi une augmentation de plus d'un sixième; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Servat avait le droit, au 29 octobre 1881, de demander la résiliation de son entreprise; par application de l'article 30 des clauses et conditions générales;

Mais considérant, d'une part, que l'ordre de service du 5 septembre 1881 prescrivait au sieur Servat non la cessation absolue des travaux, mais seulement un ajournement, lequel n'avait pas duré une année, lors de la présentation par l'entrepreneur, le 29 octobre 1881, de sa demande tendant à la résiliation et à la réception des travaux; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture, faisant application de l'article 34 des clauses et conditions générales, a décidé que le sieur Servat pouvait requérir à ladite date, qu'il fût procédé immédiatement à la réception provisoire des ouvrages;

Considérant, d'autre part, que le sieur Servat, ainsi qu'il résulte des lettres ci-dessus visées des 10 septembre 1881 et 6 février 1882, a demandé à l'Administration d'achever certains ouvrages, alors en cours d'exécution, qu'il les a continués postérieurement au 29 octobre 1881, et que ce n'est pas avant le 7 mars 1882, que ces travaux ont été terminés et en état de faire l'objet d'une réception provisoire; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a fixé au 29 octobre 1881 la date de la réception provisoire; qu'il y a lieu de la reporter au 7 mars 1882, et par suite celle de la réception définitive au 7 mars 1883;

Sur le recours incident du sieur Servat tendant au paiement du solde de son entreprise avec intérêts :

Considérant que le sieur Servat a saisi le conseil de préfecture, à la date du 24 août 1883, d'une réclamation tendant à la rectification du décompte des travaux, et qu'il n'est pas fondé à sou-

tenir que c'est à tort que le conseil de préfecture à sursis à statuer sur la demande de paiement du solde de son entreprise avec intérêts, jusqu'à ce que l'instance engagée entre lui et l'Administration sur le chiffre du décompte ait été jugée... (La date de la réception provisoire de l'entreprise du sieur Servat est fixée au 7 mars 1882 et celle de la réception définitive au 7 mars 1883. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus du recours du ministre et recours incident du sieur Servat rejetés.)

(N° 139)

[18 mai 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maisons d'école. — (Sieur Balard contre commune de Guillon.)

Malfaçons constatées : retenue justifiée sur le solde du décompte.

Retard dans l'exécution. Clause pénale. — Lorsqu'une clause pénale a été prévue au cahier des charges pour le cas de retard, la commune ne peut prétendre à aucune indemnité en dehors de celle prévue.

La clause pénale ne peut être appliquée qu'après une mise en demeure (*).

Retard dans le paiement des mandats dus à l'entrepreneur, causé par son refus de réparer les malfaçons signalées : rejet de la demande d'intérêts et d'indemnité.

. . . .

En ce qui concerne *la condamnation pour malfaçons :* — Considérant que le sieur Balard ne justifie avoir réparé ni même offert, à aucune époque, de réparer les malfaçons signalées par l'expertise dans la construction de la maison d'école de la commune de Guillon; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture l'a condamné à subir, du chef desdites malfaçons, une retenue de 442f,20 sur le solde de son entreprise;

En ce qui concerne l'indemnité pour retard mise à la charge du sieur Balard : — Considérant que l'article 14 du cahier des

---

(*) Voy. 5 mai 1882, commune de Saint-Bonnet (*Ann.* 1883, p. 203). — Société parisienne de Crédit, 4 février 1887 (*Rec. du C. d'Ét.*, p. 118).

charges rend l'entrepreneur passible, en cas de retard, d'une retenue de 5 p. 100 du prix d'adjudication et que, par suite, la commune ne pouvait prétendre à aucune autre indemnité, faute par le sieur Balard d'avoir terminé les travaux à la date du 1er octobre 1880;

Mais considérant qu'une mise en demeure préalable était nécessaire pour faire encourir à l'entrepreneur l'application de la clause pénale dont s'agit et qu'il n'est même pas allégué par la commune de Guillon que cette formalité ait été remplie; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné ledit sieur Balard à lui payer une indemnité annuelle de 200 francs représentant les frais de location d'un local scolaire;

Sur les conclusions du sieur Balard tendant à obtenir les intérêts des mandats tardivement payés et une indemnité de 2.000 francs :

Considérant que le retard signalé dans le paiement des mandats dus à l'entrepreneur n'est imputable qu'au seul refus de ce dernier de réparer les malfaçons qui lui étaient justement reprochées, et que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions;

Sur les intérêts des intérêts : — Considérant que le sieur Balard a demandé devant le Conseil d'État les intérêts des intérêts à la date du 17 décembre 1884; qu'à ce moment il s'était écoulé plus d'une année depuis l'allocation qui lui a été faite par le conseil de préfecture des intérêts du solde de son entreprise, à partir du 15 juin 1883; que, par suite, il y a lieu d'allouer audit sieur Balard les intérêts des intérêts échus à compter du 17 décembre 1884... (Arrêté réformé en tant qu'il condamne le sieur Balard à payer à la commune une indemnité annuelle de 200 francs représentant les frais de location d'un local scolaire. Intérêts du solde de l'entreprise capitalisés pour produire intérêts à partir du 17 décembre 1884. Masse des dépens, y compris les frais d'expertise supportée, deux tiers par le sieur Balard, un tiers par la commune. Surplus rejeté.)

(N° 140)

[18 mai 1888]

Travaux publics. — Routes départementales. — Mise en régie. — (Sieur Vernaudon contre le département de la Seine.)

Art. 35. — Mise en régie prononcée et fondée sur ce que les

travaux ont été menés avec une lenteur de nature à compromettre l'achèvement de ces travaux, et l'exécution de ceux qui en devaient être la suite et sur l'inexécution d'ordre de service dans les délais impartis. L'entrepreneur ne saurait se prévaloir, pour échapper à la mise en régie, d'un retard dans la remise des états indicatifs des travaux lorsqu'il n'a eu aucune influence sur la marche des travaux (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les travaux du sieur Vernaudon ont été menés avec une lenteur de nature à compromettre l'achèvement de ces travaux, et l'exécution de ceux qui en devaient être la suite; qu'il est également établi que, bien après l'expiration des délais fixés par l'ordre de service du 29 octobre 1879, et prorogés par des ordres du 11 et du 15 mars 1880, l'entrepreneur n'avait pas encore satisfait aux prescriptions de ces ordres; que, pour expliquer son refus de s'y conformer, il ne saurait se prévaloir des prétendus retards dans la remise de l'état indicatif des travaux à exécuter qui, de son aveu même, n'ont pas empêché les travaux de se poursuivre; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que la mise en régie a été prononcée et qu'ainsi le sieur Vernaudon n'est pas fondé à prétendre que l'administration lui doit une indemnité à raison du préjudice que lui aurait causé cette mesure.

Considérant qu'il est sans intérêt d'examiner si l'administration s'est conformée aux dispositions indiquées pour la réception des matériaux, dont la qualité prétendue défectueuse n'a pas motivé la mise en régie... (Rejet avec dépens.)

(N° 141)

[18 mai 1888]

Travaux publics. — Communes. — Hospices. — Difficultés imprévues : manque d'eau. — Force majeure. — (Commune de Saint-Orens.)

Le manque d'eau, lorsqu'il n'a pas le caractère d'un événement de force majeure et lorsque le devis ne prévoyait pas des

---

(*) Rapp. 11 août 1869, Capel (*Ann.* 1870, p. 1052).

approvisionnements d'eau suffisants à toute époque de l'année pendant le cours des travaux, ne peut donner lieu à une indemnité (*).

Lorsque le lieu de provenance des matériaux n'est pas prévu, l'entrepreneur ne peut réclamer une indemnité à raison de ce qu'il les aurait payés un prix supérieur à celui de l'adjudication.

. . . .

En ce qui concerne *le manque d'eau :* — Considérant, d'une part, qu'aucune disposition du devis n'autorisait les entrepreneurs à compter sur des approvisionnements d'eau suffisants à toute époque de l'année pendant l'exécution des travaux;

Considérant, d'autre part, que le manque d'eau qui s'est produit au cours de l'entreprise n'a pas eu le caractère d'un événement de force majeure; qu'ainsi les sieurs Cabanes, qui, d'ailleurs, ont obtenu de la commune de Saint-Orens une prolongation de délai d'un an pour terminer leurs travaux, n'ont droit de ce chef à aucune indemnité;

En ce qui concerne le prix des briques : — Considérant que les marchés conclus par les entrepreneurs avec les fournisseurs de briques pour lesquelles le devis ne stipulait aucune condition de provenance ont été passés par eux à leurs risques et périls, et que la circonstance que les sieurs Cabanes auraient payé les briques à un prix supérieur à celui de l'adjudication ne saurait leur ouvrir aucun droit à indemnité... (Arrêté annulé. Frais d'expertise, de tierce expertise et dépens à la charge des sieurs Cabanes.)

(N° 142)

[18 mai 1888]

Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Église. — Fabrique. — (Sieur Degez.)

Plans et devis. — Lorsqu'un architecte a, sur les indications des architectes diocésains, apporté à son projet des modifica-

---

(*) Comp. 17 avril 1874, Dupuy (*Rec. du C. d'Ét.*, p. 343,) et 8 juin 1883, (*Ann.* 1884, p. 187); — 21 juin 1878, Département du Rhône (*Ann.* 1879, p. 882); — 16 novembre 1883, Rouard (*Rec. du C. d'Ét*, p. 826).

tions de détail il ne peut pas à raison de ce travail, réclamer des honoraires spéciaux.

Travaux supplémentaires.— Il n'est pas dû d'honoraires aux architectes à raison de travaux supplémentaires non approuvés et qui sont la conséquence de fautes commises dans la rédaction du projet primitif.

— Travaux non prévus au devis, commandés et payés en dehors de la participation du maître de l'ouvrage : non-lieu à honoraires de la part de celui-ci.

Art. 49. — *L'article* 49 *du cahier des clauses et conditions générales (applicable à l'entreprise par une référence du cahier des charges spécial) qui fixe le point de départ des intérêts dus à l'entreprise au* 3e *mois qui suit la réception de l'ouvrage ne doit pas être étendu de plein droit à l'architecte.—En conséquence, les intérêts de ses honoraires courent du jour de sa demande.*

Projet de démolition de l'ancienne église : complément nécessaire du devis général : pas de projet spécial; simple devis estimatif des matériaux. Non-lieu à honoraires spéciaux.

Frais de voyage : ils sont compris dans les honoraires.

. . . .

Sur la demande d'honoraires *pour rédaction d'un second projet:* — Considérant que, si le requérant, sur les indications des architectes diocésains, a modifié sur quelques points de détail les plans et devis par lui dressés, ce travail ne saurait être considéré comme un projet distinct à raison duquel le sieur Degez serait en droit de réclamer des honoraires spéciaux;

Sur la demande d'honoraires pour travaux supplémentaires : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont s'agit, qui n'ont pas été approuvés, sont la conséquence d'une faute commise par l'architecte dans la rédaction du projet; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de lui allouer des honoraires pour leurs direction et surveillance;

Sur la demande d'honoraires pour rédaction d'un projet de démolition de l'ancienne église et frais de voyage : — Considérant, d'une part, qu'il n'a été dressé par le sieur Degez qu'un devis estimatif des matériaux de l'ancienne église, complément nécessaire du devis général: qu'aucun projet spécial n'a été établi pour la démolition de ladite église; qu'ainsi la réclamation du sieur Degez n'est pas fondée;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est fait, dans le cahier des charges, aucune réserve en ce qui concerne les frais de voyage; que, dès lors, l'architecte n'est pas fondé à les réclamer en sus de ses honoraires;

Sur la demande d'honoraires relative aux verrières, au maître autel et à la table de communion : — Considérant qu'il n'est pas contesté que les travaux dont s'agit n'étaient pas prévus au devis et qu'ils ont été commandés et payés en dehors de toute participation de la fabrique; qu'ainsi le sieur Degez n'est pas fondé à réclamer, sur ce point, la réformation de l'arrêté attaqué;

Sur le recours incident de la fabrique d'Hendecourt en ce qui concerne le point de départ des intérêts : — Considérant que, si l'article 26 du cahier des charges spécial à l'entreprise déclare le cahier des clauses et conditions générales applicable dans toutes celles de ses dispositions auxquelles il n'est pas dérogé, cette clause ne concerne que l'entrepreneur; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a fixé le point de départ des intérêts des sommes dues à l'architecte, par application de l'article 49 du cahier des clauses et conditions générales précité; qu'il y a lieu, en conséquence, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué et de n'allouer au sieur Degez les intérêts à lui dus qu'à partir du 1er décembre 1883. date de la demande qu'il en a faite devant le conseil de préfecture, conformément à l'article 1153 du Code civil... (Les intérêts des sommes dues au sieur Degez courront à partir du 1er décembre 1883. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Requête du sieur Degez rejetée avec dépens.)

(N° 143)

[18 mai 1888]

Travaux publics. — Communes. — Entrepôt. — Entrepreneur. — Responsabilité décennale. — Mauvaise qualité des tuiles. — (Ville de Paris contre sieurs Gibert et Perrusson.)

La mauvaise qualité des matériaux constitue une malfaçon couverte par la réception définitive et non un vice de construction engageant la responsabilité décennale de l'entrepreneur (*).

(*) Voy. 14 avril 1864, Boret (*Ann.* 1864, p. 451); — 25 mars 1881, Ville de Paris (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*, p. 343).

Lorsqu'un second entrepreneur substitué au premier a garanti la qualité des matériaux pendant un certain temps, cet engagement n'est pas opposable au premier entrepreneur.

Procédure. Expertise. — Le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'expertise pour la constatation de malfaçons, peut la rejeter sur les conclusions de l'entrepreneur qui objecte que ces malfaçons, fussent-elles établies, n'engageraient pas sa responsabilité. — L'expertise n'est pas obligatoire.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le conseil de préfecture, saisi d'une demande qui tendait seulement à la désignation d'un expert, tous droits et moyens des parties réservées, ne pouvait statuer au fond :* — Considérant que pour repousser la demande de la Ville de Paris, les entrepreneurs soutenaient que les faits invoqués par l'administration, en les supposant établis, n'auraient pu engager leur responsabilité; que la contestation n'étant pas de celles dans lesquelles l'expertise est obligatoire, le conseil de préfecture n'était pas tenu de l'ordonner, sans en avoir préalablement reconnu l'utilité;

AU FOND : — Considérant que la réception définitive des travaux de couverture exécutés à l'entrepôt de Saint-Bernard a eu lieu le 18 août 1879; que par cette réception le sieur Perrusson, entrepreneur, a été déchargé de la garantie de ses ouvrages, sauf les cas prévus par les articles 1792 et 2270 du Code civil; que, si le sieur Gibert qui lui a été substitué s'est obligé à garantir la qualité des tuiles employées jusqu'au 31 décembre 1886, cette soumission n'engageait pas la responsabilité du précédent entrepreneur et ne visait pas la fourniture des plombs;

Considérant qu'en admettant, comme le prétendait la Ville, que les défectuosités signalées dans la couverture des bâtiments, et attribuées par elle à la mauvaise qualité des tuiles et des plombs, provinssent du fait des entrepreneurs, ces défectuosités ne constitueraient pas un vice de construction pouvant donner lieu à la garantie prévue par les articles précités; que la Ville ne saurait donc avoir d'action que contre le sieur Gibert, et autant qu'il s'agirait de l'application de la responsabilité prévue par la convention susmentionnée; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré la Ville de Paris non recevable dans sa demande contre le sieur Perrusson, et mal fondée dans ses conclusions tendant à faire mettre à la charge du sieur Gibert les travaux de réfection des plombs garnissant les chéneaux... (Rejet avec dépens du présent pourvoi.)

(N° 144)

[18 mai 1888]

Voirie (Grande). — Rivières navigables. — Écluses. —
(Sieur Clémançon.)

Foi due aux procès-verbaux. — Les procès-verbaux constatant les contraventions de grande voirie ne font pas foi jusqu'à preuve contraire, à l'égard des faits dont le rédacteur n'a pas été personnellement témoin. Ils ne peuvent être admis, en ce qui concerne ces faits, qu'à titre de simples renseignements, dont l'appréciation appartient au juge (*).

Écluse. Dégradation. Contravention. Patron et pilote. — Décidé qu'il ne résulte pas de l'instruction que les avaries causées au mécanisme de l'écluse soient le fait du pilote du requérant : relaxe (**).

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Venet, auteur du procès-verbal dressé contre le sieur Clémançon, n'a pas été personnellement témoin d'une partie des faits par lui relatés; que, par suite, ledit procès-verbal ne saurait faire foi jusqu'à preuve contraire, à l'égard des faits auxquels le sieur Venet n'a pas assisté, et ne peut être admis, en ce qui concerne ces faits, qu'à titre de simple renseignement dont l'appréciation appartient au juge de la contravention;

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que, dans les circonstances de l'affaire, les dégradations causées à l'écluse de Samois soient imputables au sieur Bobard, pilote du sieur Clémançon; qu'ainsi la contravention à l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 n'est pas établie, et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a condamné ledit sieur Clémançon à 25 francs d'amende, à la réparation du dommage et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Renvoi du sieur Clémançon des fins du procès-verbal.)

(*) Voy. 16 mai 1884, L'homme (*Ann.* 1885 p. 23).
(**) Rapp. 28 janvier 1887, Ministre des travaux public c. Berthoz (*Ann.* 1887, p. 817).

(N° 145)

[18 mai 1888]

Voirie (Grande). — *Routes nationales.* — (Sieur Lemoine.)

Anticipation. — *Condamnation à la restitution du sol usurpé, à l'enlèvement des épines et des bois excrus, à l'amende et aux frais du procès-verbal (Ord. du 4 août* 1731).

Procédure. — *Recours formé plus de trois mois après la notification de la décision attaquée : déchéance.*

. . . .

En ce qui concerne *l'arrêté préfectoral de délimitation :* — Considérant que ledit arrêté a été notifié au sieur Lemoine, le 16 mai 1886, et que la requête ci-dessus visée n'a été enregistrée au secrétariat du contentieux du Conseil d'État que le 15 juillet 1887, c'est-à-dire après l'expiration du délai de trois mois fixé par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806; que, dès lors, le recours contre ledit arrêté doit être rejeté comme non recevable;

En ce qui concerne l'arrêté du conseil de préfecture : — Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des rapports des ingénieurs et des plans et profils qui y sont joints, que la route nationale n° 162 a, dans la traverse de Saint-Denis-de-Méré, une largeur constante de 15 mètres; que le sieur Lemoine a anticipé sur cette largeur, et que la haie bordant sa propriété se trouve en saillie sur le sol de ladite route; qu'ainsi c'est avec raison que, par application des lois ci-dessus visées, le conseil de préfecture l'a condamné à restituer le sol usurpé, à enlever les épines et les bois excrus sur le sol de la route, et, en outre, à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 146)

[18 mai 1888]

Voirie (Grande). — *Chemin de fer.* — *Garanties d'intérêts.* — *Partage de bénéfices.* — *Liquidation.* — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

Ministre. Décision. — *La lettre par laquelle le ministre des*

travaux publics prescrit à la commission de vérification comptes d'une compagnie, de procéder aux opérations nécessaires pour qu'il soit statué définitivement sur le compte de partage des bénéfices entre l'État et une compagnie et lui indique le mode d'y procéder ne constitue pas une décision de nature à être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse. — Cette lettre ne formule qu'une prétention et ne fait pas obstacle à ce que la compagnie fasse valoir ses droits devant l'autorité compétente (*).

Chose jugée. — L'arrêt par lequel le Conseil d'État statuant au contentieux a déterminé, à l'occasion de la vérification du compte d'un exercice, le sens et la portée de la convention du 26 *mars* 1883, *au regard des situations respectives de l'État et des compagnies n'entraîne pas chose jugée, en ce qui concerne les comptes d'un exercice ultérieur. — Il s'agit de comptes distincts* (**).

— Annulation d'une décision ministérielle réglant le compte de partage de l'exercice 1880, *alors que ce compte avait été réglé à forfait le* 31 *décembre* 1882, *par une convention du* 26 *mai* 1883.

. . . .

Considérant que les pourvois dirigés contre la décision ministérielle du 17 juillet 1885 et l'arrêté ministériel du 20 novembre 1886 étant connexes, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

En ce qui concerne la décision du 17 *juillet* 1885, *prescrivant à la commission de vérification des comptes financiers des compagnies de chemins de fer de procéder aux opérations nécessaires pour qu'il soit statué définitivement sur les comptes de partage de bénéfices entre l'État et la compagnie requérante, pour les années* 1874 *et suivantes : —* Considérant que ladite décision, prise par le Ministre des travaux publics dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois, conventions et décrets susvisés, n'a pu avoir pour but et pour effet que de formuler les droits éventuels de l'État et ne mettait point obstacle à ce que ladite compagnie fît, le cas échéant, valoir devant la juridiction compétente les moyens propres à établir qu'elle ne serait pas débitrice envers l'État; que, dès lors, cette décision ne sau-

(*) Rapp. 11 novembre 1887, Chemin de fer du Nord (*Ann.* 1888, p. 356).
(**) Rapp. 15 mai 1885, Chemin de fer de Lyon (*Rec. du C. d'Ét.*, p. 508).

rait faire grief à la compagnie et n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse;

En ce qui concerne l'arrêté du 20 novembre 1886, fixant à 6.086.326f,43 la somme à partager entre l'État et la compagnie requérante, à titre de bénéfices d'exploitation pour l'exercice 1880, et prescrivant, en conséquence, à ladite compagnie de verser au Trésor 3.043.163f,21 : — Considérant que, par sa décision du 22 mai 1885, le Conseil a annulé un arrêté du 6 décembre 1883, par lequel le ministre rejetait une partie du compte d'établissement présenté par la même compagnie pour l'exercice 1867; que cette compagnie oppose à l'arrêté de 1886 la chose jugée par ladite décision du 22 mai 1885; qu'elle soutient que l'arrêté de 1883 était en principe relatif à tout exercice antérieur à la convention de 1883, et que le litige résolu pour l'exercice 1867 serait le même que celui à résoudre pour l'exercice 1880;

Considérant qu'au contraire le ministre est fondé à prétendre que les deux litiges sont distincts, attendu que le premier avait pour objet la vérification du compte d'établissement de l'exercice 1867, tandis que le second est relatif à la vérification des comptes d'établissement, d'exploitation et de partage de l'exercice 1880;

Mais considérant que, quel que soit l'exercice, quelle que soit la nature du compte, les vérifications annuelles des comptes financiers des compagnies de chemins de fer n'ont pas d'autre but que la constatation de la situation de ces compagnies vis-à-vis de l'État, au point de vue tant de la garantie d'intérêt que du partage des bénéfices; que, par suite, la convention de 1883 a la même portée, qu'il s'agisse d'un compte d'établissement ou d'un compte d'exploitation;

Considérant que l'article 11 de la convention du 26 mai 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, en réglant à forfait le capital d'établissement des deux réseaux de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée au 31 décembre 1882, a mis fin à toute revendication de part et d'autre sur les comptes antérieurs à 1883; que, dès lors, ladite compagnie est fondée à demander l'annulation de l'arrêté par lequel le Ministre des travaux publics a, postérieurement à la convention précitée, statué sur le compte de partage de l'exercice 1880... (Arrêté annulé. Le surplus des conclusions de la compagnie requérante est rejeté. L'État est condamné aux dépens de l'instance.)

(N° 147)

[1 juin 1888]

Cours d'eau. — Associations syndicales. — Arrosage. — (Sieur Disdier contre Syndicat du canal du Pont-du-Fossé.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour ordonner. à la requête d'un membre d'une association syndicale, l'exécution de travaux auxquels celle-ci se serait engagée (*).

Un membre d'une association syndicale n'est pas fondé à demander la condamnation de l'association à des dommages-intérêts à raison de l'inexécution desdits travaux. — Il peut seulement demander décharge des taxes auxquelles il aurait été indûment imposé à raison de parcelles non arrosées faute de l'exécution des travaux prévus (**).

. . . .

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE STATUER *sur les fins de non-recevoir opposées au pourvoi par le sydicat :*

(*-**) Rapp. 19 décembre 1884, de Bernis (*Ann.* 1885, p. 414) ; 2 juillet 1886, commune de Cram-Chaban (*Ann.* 1887, p. 90).

La jurisprudence ne reconnaît pas à l'associé le droit à des dommages-intérêts dans le cas où il y a, non pas perte subie, mais manque d'un bénéfice espéré; il s'agit, en effet, comme l'a fait remarquer M. le commissaire du gouvernement Marguerie, non d'un contrat ordinaire, mais d'une sorte d'offre de concours, qui peut être résiliée, mais sans indemnité.

L'arrêt réserve à l'associé le droit de réclamer la décharge des taxes auxquelles il serait imposé pour ces parcelles non arrosées. Mais quelles sont ces taxes? Sont-ce celles de l'année de la réclamation ou toutes celles payées antérieurement? On peut prétendre que le délai de réclamation ne court que du jour où il devient certain que les travaux espérés par l'associé ne seront pas exécutés : dans ce cas, il pourrait réclamer d'un seul coup la restitution de toutes les taxes payées depuis l'année de la formation du syndicat. On peut, au contraire, soutenir que les perceptions des années écoulées et contre lesquelles aucune réclamation n'a été élevée dans les trois mois de la publication du rôle annuel sont définitivement acquises à la société, comme constituant la contribution de l'associé à l'œuvre commune dont il espère un bénéfice éventuel. C'est dans ce dernier sens que s'est prononcé le conseil, dans l'arrêt du 2 juillet 1886, cité plus haut. Quoi qu'il en soit, l'arrêt actuel n'avait pas à trancher la question, l'associé réclamant, en effet, non la restitution des taxes, mais des dommages-intérêts et l'exécution des travaux. (Extr. du *Rec. des arr. du C. d'Ét.*)

Sur les conclusions du sieur Disdier tendant à faire condamner le syndicat à l'exécution de divers travaux : — Considérant que, si le conseil de préfecture est compétent, aux termes des lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 21 juin 1865 pour statuer sur les demandes en décharge des taxes syndicales ou en réparation des dommages qui pourraient être causés par l'exécution ou l'inexécution des travaux du syndicat, il ne lui appartient pas d'ordonner l'exécution desdits travaux.

Sur les conclusions du sieur Disdier tendant à l'allocation de dommages-intérêts pour inexécution par le syndicat des travaux auxquels il était tenu d'après l'acte d'association : — Considérant que, si le défaut d'arrosage de certaines parcelles pouvait autoriser le sieur Disdier à demander décharge des taxes auxquelles il aurait indûment été imposé à raison desdites parcelles, ce fait n'est pas de nature à donner ouverture en sa faveur à une action en dommages-intérêts contre le syndicat... (Rejet avec dépens.)

PERSONNEL

(N° 148)

Avril 1889

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 8 *avril* 1889. — M. **Clerc** (Emile), Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur des travaux de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est promu au grade de Commandeur de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° PROMOTION.

Décret du 25 *avril.* — M. **Arnoux**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er mai.

3° AVANCEMENT.

Arrêté du 10 *avril.* — Le traitement de M. **André** (Auguste), Ingénieur en Chef de 1re classe est porté de 7.000 à 8.000 francs.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 13 *avril.*— M. **Launay**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service de l'hydraulique agricole, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour diriger le service spécial relatif à l'utilisation des eaux d'égout et à l'assainissement de la Seine.

M. **Launay** continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 23 *avril.* — M. **Prompt**, Inspecteur Général de 2e classe chargé du 9e arrondissement d'Inspection, est mis à la disposition du Gouvernement Egyptien, pour remplir les fonctions d'Administrateur français des chemins de fer Kédiviaux.

M. **Prompt** sera considéré comme étant en service détaché.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bidault**, Ingénieur en Chef de 2e classe. . .	1er avril 1889
M. **Phiquepal d'Arusmont**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	8 avril 1889

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Jacqmin**, Inspecteur Général honoraire, Directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est	28 avril 1889

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 20 *mars.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne d'Avallon à Nuits-sous-Ravières (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée) est organisé de la manière suivante, savoir :

LIGNE D'AVALLON A NUITS-SOUS-RAVIÈRES	CONTRÔLE des travaux neufs et entretien — M. **Pérouse**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris	CONTRÔLE de l'exploitation technique — M. **Worms de Romilly**, Ingénieur en chef des Mines, à Paris	CONTRÔLE de l'exploitation commerciale — MM. **d'Ivernois et David**, Inspecteurs principaux, à Paris	SURVEILLANCE administrative — Commissariat de
Partie comprise entre Avallon et Nuits-sous-Ravières (disque avancé côté d'Avallon).	M. **Monestier**, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Paris.	M. **Pelletan**, Ingénieur ordin. des Mines, à Paris.	M. **Wagner**, Inspecteur particulier, à Paris.	Avallon (M. **Condemine**, Commissaire).
Partie comprise entre la gare de Nuits-sous-Ravières et le disque avancé de cette gare (côté d'Avallon).	M. . . ., Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Dijon.	M. **de Launay**, Ingénieur ordin. des Mines, à Dijon.	Idem.	Montbard (M. **Weber**, Commissaire).

Idem. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Chalon à Roanne (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée), section comprise entre Chalon et Cluny, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. — *Travaux neufs et entretien :*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Descubes, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Mâcon.

II. — *Exploitation technique :*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris;
Lebreton, Ingénieur ordinaire des Mines, à Chalon.

III. — *Exploitation commerciale :*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Wagner, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. — *Surveillance administrative :*

MM. **Morel** et **Hamon**, Commissaires, à Mâcon, pour la partie comprise entre Chalon (disque avancé côté Cluny) et Cluny.

Longueur de la circonscription ainsi augmentée, 176^{km},5.

M. **Yvon**, Commissaire à Chalon, pour la partie comprise entre la gare de Chalon et le disque avancé de cette gare (côté de Cluny).

Arrêté du 22 mars. — M. **Coindre**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Nièvre, est chargé du service ordinaire du département de Maine-et-Loire et du service de la navigation de la Maine, en remplacement de M. **Alard**, appelé à un autre service.

Arrêté du 26 mars. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de La Rochelle est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat :

Ingénieur en Chef du Contrôle :

L'Ingénieur en Chef du service maritime du département de la Charente-Inférieure.

Contrôle commercial :

L'Inspecteur principal et l'Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'État.

Contrôle technique :

L'Ingénieur ordinaire et les Conducteurs des Ponts et Chaussées attachés au service du port de La Rochelle.

Surveillance commerciale et police :

1° Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à La Rochelle :

Voies ferrées en dehors des limites du port	Surveillance commerciale et police.
Voies ferrées dans les limites du port.	Surveillance commerciale.

2° Les Officier et Maîtres de port de La Rochelle :

Voies ferrées dans les limites du port. Police.

Arrêté du 26 mars. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de commerce de Rochefort est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Ingénieur en Chef du contrôle :

L'Ingénieur en Chef du service maritime du département de la Charente-Inférieure.

Contrôle commercial :

L'Inspecteur principal et l'Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'Etat.

Contrôle technique :

L'Ingénieur ordinaire et les Conducteurs des Ponts et Chaussées attachés au service du port maritime de Rochefort.

Surveillance commerciale et police :

1° Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Rochefort :

Voies ferrées dans les limites du port.	Surveillance commerciale.
Voies ferrées en dehors des limites du port	Surveillance commerciale et police.

2° Les Officiers et Maîtres de port :

Voies ferrées dans les limites du port. Police.

Idem. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de Tonnay-Charente est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Ingénieur en Chef du contrôle :

L'Ingénieur en Chef du service maritime du département de la Charente-Inférieure.

Contrôle commercial :

L'Inspecteur principal et l'Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'Etat.

Contrôle technique :

L'Ingénieur ordinaire et le Conducteur des Ponts et Chaussées attachés au service du port de Tonnay-Charente.

Surveillance commerciale :

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Rochefort.

Police :

Le Maître de port de Tonnay-Charente.

Arrêté du 26 mars. — Le siège de l'arrondissement du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans — travaux neufs et entretien — précédemment confié à M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, est transféré de Clermont-Ferrand à Limoges.

Cet arrondissement sera constitué comme il suit :

Lignes de : Limoges à Châteauroux (exclus) ;
— Limoges au Dorat (exclus);
— Limoges à Meymac ;
— Clermont-Ferrand à Brives (exclus) ;
— Eygurande à Largnac.

Il a été décidé d'ailleurs que les arrondissements de Tours, Montluçon et Albi seront réorganisés comme il suit :

1° *Arrondissement de Tours :*

Lignes de : Tours à Orléans-les-Aubrais (exclus) ;
— Tours à Châteaudun (inclus) ;
— Tours à Vierzon (exclus) ;
— Villefranche-sur-Cher à Blois ;
— Tours à Châteauroux (exclus);
— Tours à Saint-Benoît (inclus) ;
— Saint-Benoît à Bersac (exclus);
— Poitiers à Chauvigny et Le Blanc ;
— Tours au Mans ;
— Tours à Saint-Patrice (inclus) ;
— Montmorillon au Blanc ;
— Port-de-Piles au Blanc ;

2° *Arrondissement de Montluçon :*

Lignes de : Montluçon à Eygurande (exclus);
— Châteauroux à Montluçon ;
— Bourges (inclus) à Montluçon;
— Saint-Sulpice-Laurières (exclus) à Moulins;
— Vieilleville à Bourganeuf;
— Busseau d'Ahun à Felletin;
— Commentry à Gannat;
— La Peyrouse à Saint-Eloi;
— Doyet-la-Presle à Bézenet;
— Champillet-Urciers à Lavaud-Franche ;
— Saint-Sébastien à Guéret.

3° *Arrondissement d'Albi :*

Lignes de : Brive (exclus) à Toulouse;
— Figeac à Arvant ;
— Capdenac à Rodez;
— Viviez à Decazeville ;
— Lexos à Montauban (inclus);
— Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux.
— Cahors (exclus) à Capdenac.

Arrêté du 26 mars. — **Ducrocq**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Limoges, au service ordinaire du département de la Haute-Vienne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bricka**, est attaché, en outre, au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans — travaux neufs et entretien — arrondissement de Limoges — (réorganisation).

Arrêté du 28 mars. — M. **Gros**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Nîmes, au service ordinaire du département du Gard et au service du Contrôle de l'exploitation (travaux neufs et entretien) des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé du service ordinaire du département de la Lozère et du service des chemins de fer de Marvejols à Neussargues et du Monastier à Mende avec embranchement sur Marvejols, en remplacement de M. **Lefranc**, mis en disponibilité pour raisons de santé.

M. **Gros** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Jullidière**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service des travaux de l'Ile de la Réunion et remis à la

disposition de l'Administration des Travaux publics par le Ministre de la Marine et des Colonies, est chargé, à la résidence de Nîmes, de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du département du Gard et du 10ᵉ arrondissement (Travaux neufs et entretien) des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Gros**.

Arrêté du 28 mars. — La ligne de Mende au Puy — section de Mende à La Bastide (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure) est distraite des attributions de l'Ingénieur en Chef du département de la Haute-Loire et rattachée au service de chemins de fer confié à l'Ingénieur en Chef du département de la Lozère.

Arrêté du 30 mars. — M. **Dubois**, Ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, actuellement disponible, est temporairement détaché, à la résidence de Compiègne, dans le service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Il sera spécialement chargé d'étudier, sous la direction immédiate de M. l'Ingénieur en chef **Derôme**, les types d'ouvrages d'art à adopter dans les améliorations projetées sur cette ligne navigable.

Idem. — MM. **Aroles** et **Hermann**, Ingénieurs ordinaires de 3ᵉ classe, actuellement disponibles, ont été provisoirement mis à la disposition de M. **Lefort**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Nantes, pour rédiger divers projets d'ouvrages métalliques concernant le canal maritime de la Basse-Loire et surveiller dans les usines l'exécution de ces ouvrages.

Arrêté du 1ᵉʳ avril. — M. **Chastellier**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe attaché, à la résidence de Bordeaux, au service ordinaire du département de la Gironde et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salva**, est chargé du service ordinaire du département du Gers et du service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Save, du Gers et de la Baïse et du bassin de l'Adour — 2ᵉ section, en remplacement de M. **Phiquepal d'Arusmont**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Chastellier** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 2 avril. — M. **Dumur**, Ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe attaché, à la résidence d'Embrun, au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Forcalquier et du 2ᵉ arrondissement (lignes de Forcalquier à Volx et d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx — 3ᵉ section, de la limite des communes de Reillaume et de

Villemus à la station de Saint-Maime) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bouvier**, en remplacement de M. **Mondet**, décédé.

Arrêté du 2 avril. — Le 1[er] arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en chef **Nicou**, vacant par suite du départ de M. **Boutteville**, est supprimé.

La ligne d'Ambert à Arlanc, qui composait cet arrondissement, est rattachée aux attributions de M. **Jacquerez**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Saint-Étienne.

Par suite, le service de chemins de fer confié à M. **Nicou**, ne formera plus qu'un seul arrondissement d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — Le 1[er] arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gautié** (lignes de Vichy à Ambert; de Clermont à Tulle — section de Clermont au Chavanon, embranchement d'Eygurande à Vendes — section d'Eygurande à Largnac), vacant par suite du départ de M. **Boutteville**, est rattaché aux attributions de M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Clermont-Ferrand.

Idem. — Les lignes ci-après désignées, précédemment confiées à M. **Boutteville** (service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en chef **Daigremont**), sont rattachées, savoir :

1° La ligne de Laqueuille au Mont-Dore, aux attributions de M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Clermont-Ferrand ;

2° La ligne de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, aux attributions de M. **Malterre**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Murat.

M. **Boutteville** reste toutefois chargé, à la résidence de Mantes, de la liquidation des entreprises de la section du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, comprise entre Drugeac et Miécaze.

Arrêté du 5 avril. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Mostaganem à Tiaret (Compagnie Franco-Algérienne), est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle de l'exploitation technique :*

M. **Genty**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Oran.

1° Voie et travaux d'art.

MM. **Raby**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Mostaganem.

Laroque, Conducteur des Ponts et Chaussées à Mostaganem (de Mostaganem à Tiaret).

M. **Dupuy**, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Relizane (de Relizane à Tiaret).

2° Matériel et traction.

MM. **Bails**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Oran.
Bouty, Garde-Mines, à Oran.

II. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **Bernard**, Inspecteur principal, à Paris.
Lescure, Inspecteur particulier, à Oran.

III. *Surveillance administrative :*

M. ... Commissaire à Relizane (Emploi créé par décision de ce jour.)

Arrêté du 5 avril. — M. **Pochet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie française du lac Copaïs, en Grèce, est remis en activité et chargé du service ordinaire du département de la Nièvre, en remplacement de M. **Coindre**, appelé à un autre service.

Idem. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Chalon-sur-Saône à Roanne (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée), comprise entre Clermain et Pouilly-sous-Charlieu, est organisé de la manière suivante :

I. *Contrôle des Travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Descubes, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Mâcon (de Pouilly-sous-Charlieu, disque avancé, côté Clermain, à Clermain).

II. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Lebreton, Ingénieur ordinaire des Mines à Chalon-sur-Saône (de Pouilly-sous-Charlieu, disque avancé, côté Clermain, à Clermain).

III. *Contrôle de l'Exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Wagner, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Aureyre**, Commissaire à Roanne (de Pouilly-sous-Charlieu, à Clermain, disque avancé, côté Pouilly).

Arrêté du 5 avril. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Draguignan à Meyrargues (Compagnie des chemins de fer du Sud de la France) comprise entre Barjols et Meyrargues, est rattaché au service du Contrôle de l'Exploitation du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des Travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Pavillier, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Marseille.

II. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Oppermann, Ingénieur ordinaire des Mines, à Marseille.

III. *Contrôle de l'Exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Baudouin, Inspecteur particulier, à Avignon.

IV. *Surveillance administrative.*

MM. **Gay** et **Raffin**, Commissaires à Aix (de Barjols — disque avancé, côté Meyrargues — à Meyrargues).

Arrêté du 10 avril. — Le service du Contrôle de l'Exploitation de la ligne de Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus (réseau de l'État), est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. **Violette de Noircarme**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (M. **Dupont**, à Rochefort).

II. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

M. **Fournier de Saint-Amant**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines (M. **Boutiron**, à Bordeaux).

III. *Contrôle de l'Exploitation commerciale.*

M. **Zerling**, Inspecteur principal, à Paris.

2e circonscription d'Inspecteur particulier (M. **Héring**, à Tours).

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Rochefort (**M. Billon**, Commissaire).

Arrêté du 13 *avril.* — M. **Biard**, Ingénieur en Chef de 2e classe en disponibilité, est remis en activité et attaché, sous les ordres de M. l'Inspecteur Général **Dupuy**, au service de la mission spéciale ayant pour objet l'examen des conditions de sécurité et de durée des ouvrages métalliques.

Idem. — Le Contrôle de l'Exploitation des voies ferrées du port de Bordeaux — (voies de la gare maritime de Brienne à partir de l'alignement des façades du quai de Paludate; voies des quais de la rive gauche de la Garonne et du bassin à flot) — est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer du Midi.

Ingénieur en Chef du Contrôle :

M. **Pasqueau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Bordeaux, du service maritime du département de la Gironde.

Contrôle commercial :

MM. **Noyrit**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Delaunay, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Contrôle technique :

MM. **de Volontat**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

Bert, **Page**, **Ducos**, } Conducteurs des Ponts et Chaussées.

Surveillance commerciale et police :

1° M. **Pilon**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Bordeaux :

Voies ferrées dans les limites du port. Surveillance commerciale.

Voies ferrées en dehors des limites du port. Surveillance commerciale et police;

2° Les Officiers et Maîtres de port de Bordeaux :

Voies ferrées dans les limites du port : police.

Arrêté du 13 avril. — Le Contrôle de l'Exploitation des voies ferrées établies sur les quais du port du Boucau en dehors des clôtures du chemin de fer de Bordeaux à Irun, est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer du Midi.

Ingénieur en Chef du Contrôle :

M. **de Mazas**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Bayonne, du service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées.

Contrôle commercial :

MM. **Noyrit**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.
Delaunay, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Contrôle technique :

MM. **Frossard**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bayonne.
Ramonbordes, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, au Boucau.

Surveillance commerciale :

M. **Ponton**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Bayonne.

Police :

Les Officier et Maîtres de port de Bayonne et du Boucau.

Idem. — Le Contrôle de l'Exploitation des voies ferrées du port de Bayonne — (voies du quai de Lesseps à partir du point où elles sortent des terrains de la Compagnie du Midi; raccordement de la place Sainte-Ursule, en dehors des clôtures du chemin de fer et de la façade sur le quai de la halle maritime) — est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer du Midi.

Ingénieur en Chef du Contrôle :

M. **de Mazas**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Bayonne, du service maritime des départements des Basses-Pyrénées et des Landes.

Contrôle commercial :

MM. **Noyrit**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Delaunay, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Contrôle technique :

MM. **Frossard**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bayonne.

Linguin, Conducteur des Ponts et Chaussées.

Surveillance commerciale :

M. **Ponton**, Commissaire de Surveillance administrative des chemins de fer, à Bayonne.

Police :

Les Officier et Maître de port de Bayonne.

Arrêté du 13 avril. — Le Contrôle de l'Exploitation des voies ferrées du port de Port-Vendres — (voies des quais et raccordement de ces voies avec la ligne de Port-Vendres en Espagne, jusqu'au disque couvrant l'aiguille de soudure de cet embranchement du côté du port) — est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer du Midi.

Ingénieur en Chef du Contrôle :

M. **Reynès**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Perpignan, du service maritime du département des Pyrénées-Orientales.

Contrôle commercial :

MM. **Noyrit**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Lerouge, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Toulouse.

Contrôle technique :

MM. **Cutzach**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Perpignan.

Sagols, Conducteur des Ponts et Chaussées.

Surveillance commerciale et police :

1° M. **Weber**, Commissaire de Surveillance administrative des chemins de fer, à Cerbère.

Voies des quais : Surveillance commerciale.

Raccordement des voies des quais avec la ligne de Port-Vendres en Espagne. Surveillance commerciale et police.

2° Les Officiers et Maître de port de Port-Vendres.

Voies ferrées des quais : Police.

Arrêté du 13 avril. — Le service du Contrôle de l'Exploitation des voies ferrées du port de Cette (réseau du Midi), comprendra :

1° Sur le côté Nord du bassin de la Compagnie du Midi, les voies établies dans la longueur de ce bassin, entre le mur de quai et la 1re ligne de hangars;

2° Sur le côté Sud du bassin de la Compagnie du Midi et les terre-pleins du canal maritime, les voies établies en dehors des clôtures du chemin de fer;

3° A l'intérieur des clôtures, les deux premières voies situées sur le bord du bassin jusqu'au droit de son extrémité Est.

Ce service sera organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'Exploitation du chemin de fer du Midi.

Ingénieur en Chef du Contrôle :

M. **Dellon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Montpellier, du service maritime du département de l'Hérault.

Contrôle commercial :

MM. **Noyrit**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Lerouge, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Toulouse.

Contrôle technique :

MM. **Batard-Razelière**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Cette.

Gayraud, Conducteur des Ponts et Chaussées.

Surveillance commerciale :

M. **Fabre**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Cette.

Police :

Les Officiers et Maîtres de port de Cette.

Arrêté du 13 *avril.* — Le service de l'éclairage et du balisage des côtes de l'Algérie est rattaché à la Direction du service central des Phares et Balises.

Le service central pourvoira, en ce qui concerne l'Algérie et dans les mêmes conditions que pour la Métropole :

1° A la confection du matériel d'éclairage et de balisage;

2° A l'exécution des réparations de ce matériel lorsqu'elles ne pourront pas être faites sur les lieux;

3° A la fourniture des matières employées pour la production de la lumière et des objets accessoires dont l'achat lui est réservé.

Le Directeur du service central adressera aux Ingénieurs chargés de l'éclairage et du balisage en Algérie les Règlements et Instructions générales qu'ils auront à observer, ainsi que les Instructions particulières qu'il peut avoir à donner pour assurer la marche du service.

Un exemplaire de ces documents sera transmis au Gouverneur Général de l'Algérie.

Les projets de budgets pour les chapitres relatifs aux travaux d'entretien, de réparation et de construction des phares et balises à exécuter en Algérie seront soumis à l'examen de l'Inspecteur Général, Directeur des Phares et avis lui sera donné des crédits qui seront ouverts en vue desdits travaux.

Les fournitures et travaux que le service central des Phares et balises fera pour l'éclairage et le balisage en Algérie donneront lieu à l'ouverture de crédits imputés sur le budget spécial de la colonie, d'après les propositions que le Directeur des Phares présentera à cet effet.

Le service des Phares et Balises en Algérie sera soumis dans les mêmes conditions que celui de la Métropole, à l'Inspection générale confiée au Directeur des Phares, ainsi qu'à l'Inspection spéciale de l'Ingénieur en chef ou de l'Ingénieur ordinaire du service central en ce qui concerne le personnel des gardiens et le matériel.

Arrêté du 25 *avril.* — Le service de la construction des chemins de fer de Mortain, embranchement à Domfront (section de la ligne d'Avranches à Domfront) et de Fougères à Saint Hilaire-du-Harcouet (section de la ligne de Fougères à Vire) supprimé par arrêté du 20 avril 1888, est reconstitué.

Il sera rattaché aux attributions de l'Ingénieur en chef du département de l'Orne (**M. Perrin**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Alençon).

Arrêté du 25 *avril.* — Le service de la construction du chemin de fer de Carhaix à Rosporden (précédemment Carhaix à Quimperlé), supprimé par arrêté du 11 janvier 1888, est reconstitué.

Il est replacé dans les attributions de **M. Considère**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Quimper.

Décision du 30 *avril.* — Il est sursis à l'exécution de l'arrêté du 20 décembre 1888 qui a supprimé le service de la construction du chemin de fer de Busigny à Hirson (**M. Gérard**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Laon) jusqu'au règlement définitif des diverses affaires actuellement en cours d'exécution.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

4 *avril* 1889. — M. **Guillot** (Paul), Concours de 1882 — N° 8, Marne, service ordinaire.

18 *avril.* — M. **Grivau** (François), Concours de 1882 — N° 381, Loire-Inférieure, service du canal maritime de la Basse-Loire.

29 *avril.* — M. **Traversac** (Guillaume), Concours de 1882 — N° 424, Pyrénées-Orientales, service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

30 *avril.* — M. **Ponard** (Jean), Concours de 1882 — N° 335, Savoie, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

10 *avril.* — M. **Rigal** (Jules), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé dans le service des Travaux publics de la régence.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

12 *avril.* — M. **Fontanel** (Marie), Conducteur de 4e classe attaché dans le département de l'Aude, au service des études et tra-

vaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux, est autorisé à entrer au service vicinal du même département.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS.

29 *mars*. — M. **Houbre** (Joseph), Conducteur de 1re classe détaché au service municipal de la ville de Nancy, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

13 *avril*. — M. **Chollot** (Julien), Conducteur de 2e classe, en congé sans traitement jusqu'au 16 janvier 1889 au service du Syndicat de l'Industrie française en Chine, est maintenu dans cette situation pendant une nouvelle période d'un an.

16 *avril*. — Un congé d'un an sans traitement est accordé pour affaires personnelles à M. **Tournaire** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

16 *mars* 1889. — M. **Fuynel** (Abel), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Lot, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service du Gouvernement chilien.

Idem. — M. **Drogo** (Maximien), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer dans le service des travaux communaux pour l'alimentation d'eau de la ville de Roanne.

22 *mars*. — M. **Nayel** (Louis), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité de Chef de section, à la résidence de Bergerac.

27 *mars*. — M. **Petit** (Arthur), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aube, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la construction des chemins de fer espagnols (ligne d'Astorga à Plasancia).

29 *mars*. — M. **Simon** (Auguste), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester

au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à la résidence du Mans.

5 *avril.* — M. **Perret** (Auguste), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Grenoble, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à se charger, pour le compte de MM. **Thorand** et Ce à Voreppe (Isère), de la partie technique de la fabrication du ciment et de la préparation des projets de canalisations d'eau pour les communes.

23 *avril.* — M. **Bidu** (Émile), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Belfort.

Idem. — M. **Michel** (Camille), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable, pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Fère-en-Tardenois.

Idem. — M. **Thomas** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e section — 2e division) est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôt de Beyrouth, pour occuper les fonctions de Chef de section chargé de la conduite générale des travaux.

29 *avril.* — M. **Barrère** (Joseph), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie de construction de chemins de fer de l'Ouest-Espagnol.

30 *avril.* — M. **Clément** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la commune de Colombes (Seine).

5° DISPONIBILITÉ.

21 *février* 1889. — M. **Guilhaumont** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, est mis en disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

16 *mars.* — Est rapporté l'arrêté du 22 février 1889, par lequel **M. Fournier** (Perrin), Conducteur de 1re classe, en disponibilité, a été remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Corrèze.

M. Fournier est maintenu en disponibilité.

27 *mars.* — **M. Delor** (Alexandre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Creuse, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois pour raisons de santé.

29 *mars.* — **M. Henry** (François), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département de la Marine et des Colonies, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

6° DÉMISSION.

29 *mars.* — Est acceptée la démission de **M. Tourné** (Pierre), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service de la ville d'Elbeuf.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Plauchu (Isidore), Conducteur de 2e classe, Hautes-Alpes, service ordinaire	1er janv. 1889
M. Bressin (Baptiste), Conducteur de 1re classe, détaché au service vicinal du département de Seine-et-Oise	1er mars 1889
M. Mohn (Prosper), Conducteur principal, Marne, service ordinaire	16 avril 1889
M. Clément (Jacques), Conducteur principal, Creuse, service ordinaire	16 avril 1889
M. Kernevès (Olivier), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi	1er mai 1889
M. Lepère (Théodore), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, service ordinaire du département du Puy-de-Dôme et service de la navigation de l'Allier	1er mai 1889
M. Legendre (Joseph), Conducteur principal, Nord, service ordinaire	1er mai 1889
M. Soignier (Alfred), Conducteur de 1re classe, Somme, service ordinaire	9 mai 1889
M. Bulcourt (Victor), Conducteur de 1re classe,	

détaché au service de la Poudrerie nationale de Sevran-Livry. . . . . 1[er] juin 1889

M. Susini (Napoléon), Conducteur de 3[e] classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . . . 1[er] juill. 1889

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. Goluchowski (Edouard), Conducteur de 3[e] classe, Savoie, service ordinaire . . . . 31 janv. 1889

M. Gaillot (Charles), Conducteur principal, Indre-et-Loire, service ordinaire, service des études et travaux du chemin de fer de Port-Boulet à Port-de-Piles et Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État. . . . . 6 mars 1889

M. Guéguen (Jean), Conducteur de 3[e] classe, Finistère, service ordinaire. . . . . 18 mars 1889

M. Géneau (Émile), Conducteur de 1[re] classe, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais. . . . . 20 mars 1889

M. Dagron (Hippolyte), Conducteur de 3[e] classe, en disponibité avec demi-traitement pour raisons de santé . . . . 31 mars 1889

M. Simon (Barthélemy), Conducteur de 3[e] classe, Loire, service ordinaire. . . . . 2 avril 1889

M. Ménéreul (Louis), Conducteur de 1[re] classe, Finistère, service ordinaire. . . . . 3 avril 1889

M. Robin (Henri), Conducteur de 2[e] classe, Nord, service ordinaire . . . . 8 avril 1889

9° DÉCISIONS DIVERSES.

16 *mars* 1889. — **M. Réol** (Albert), Conducteur de 2[e] classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Corrèze.

Idem. — **M. Jacquet** (Ferdinand), Conducteur de 4[e] classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

Idem. — **M. Bret** (Pierre), Conducteur de 4[e] classe attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

16 *mars* 1889. — M. **Mutin** (Lucien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Châteauroux à Montluçon, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

22 *mars*. — M. **Gizard** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Lemâne** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 1re Division) et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Cadiat** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des lignes de ceinture.

26 *mars*. — M. **Liset** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Isère, passe au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

Idem. — M. **Mével** (Émile), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est remis en activité et attaché, dans le département de la Seine, au service de la Commission de l'annonce des crues.

27 *mars*. — M. **Langlet** (Alexis), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Creuse.

29 *mars*. — M. **Blin** (Eugène), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe dans le département d'Indre-et-Loire, au service ordinaire, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Modelski** et au Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'État.

Idem. — M. **Junier** (Blaise), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Firminy à Annonay, passe dans le département du Rhône même service.

5 *avril*. — M. **Bourau** (Lucien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du

chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

5 *avril.* — M. **Dufal** (Hippolyte), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, passe dans le département d'Indre-et-Loire, au service du bureau de l'Ingénieur en Chef.

8 *avril.* — M. **Héraud** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne et au service de la navigation de la Dordogne, passe au service ordinaire du département de la Creuse.

Idem. — M. **Ferrand** (Eugène), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Landes, au service ordinaire et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, passe au service ordinaire du département de la Dordogne et au service de la navigation de la Dordogne.

Idem. — M. **Lavergne** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Mont-de-Marsan à Saint-Sever, passe au service ordinaire du même département.

16 *avril.* — M. **Gossot** (Étienne), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône, passe au service ordinaire du territoire de Belfort.

Idem. — M. **Pérot** (Léon), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du territoire de Belfort, passe au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

18 *avril.* — M. **Mussot** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

Idem. — M. **Lalloz** (Albert), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, passe au service ordinaire du même département.

23 *avril.* — M. **Leduc** (Charles), Conducteur principal, attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais, passe dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 2e Division).

25 *avril.* — M. **Tussac** (Émile), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

30 *avril.* — M. **Harem** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. **Boulanger** (Edmond), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à La Châtre, passe au service ordinaire du département du Finistère.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

DÉCRETS.

(N° 149)

[22 février 1889]

Décret qui nomme M. Yves Guyot, ministre des travaux publics.

Le Président de la République française,

Décrète :

Art. 1er. — M. *Yves Guyot*, député, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *Deluns-Montaud*, dont la démission est acceptée.

Art. 2. — Le président du conseil, ministre du commerce et de l'industrie, est chargé de l'exécution du présent décret.

CARNOT.

(N° 150)

[28 février 1889]

Décret déclarant d'utilité publique la construction d'une galerie souterraine et l'établissement d'une voie ferrée entre la concession des mines de lignite de Gardanne et la mer.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique la construction, entre la concession des mines de lignite de Gardanne et la mer, d'une galerie souterraine et de ses dépendances, ladite galerie destinée à l'assèchement des mines de lignite appartenant à la société des charbonnages des Bouches-du-Rhône, dans le bassin de Fuveau, et à l'établissement d'une voie ferrée;

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La société des charbonnages est autorisée à exécuter la galerie et ses dépendances à ses frais, risques et périls, suivant les indications générales des plans ci-dessus visés, en date du 19 octobre 1880 et du 25 novembre 1887, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également visé ci-dessus.

Ledit cahier des charges et les plans, des 19 octobre 1880 et 25 novembre 1887, resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Si le percement de la galerie souterraine vient à modifier le régime des sources ou le cours des eaux superficielles au préjudice des communautés d'habitants ou des particuliers qui se servaient de ces eaux, la société des charbonnages des Bouches-du-Rhône sera tenue d'indemniser ces communautés d'habitants et ces particuliers, conformément à l'engagement pris en son nom, à la date du 3 février 1889.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

Tracé et description des ouvrages.

Art. 1er. — Les ouvrages qui font l'objet du présent cahier des charges comprennent :

1° Une galerie souterraine partant de la concession des mines de lignite de Gardanne et aboutissant à un point situé dans le terrain appartenant à la société des charbonnages des Bouches-du-Rhône, au nord-est du cap Pinède, près de l'anse de la Madrague, commune de Marseille;

2° Une conduite d'écoulement, partant de l'orifice de la galerie souterraine et aboutissant à la mer, dans l'anse de la Madrague, au nord du cap Pinède;

3° Une voie ferrée établie dans la galerie souterraine et se prolongeant à ciel ouvert jusqu'aux lieux de chargement et d'embarquement des charbons;

4° Au débouché de la galerie les installations annexes nécessaires pour les travaux de percement et pour la réception, la manipulation, la transformation et la vente des produits de l'exploitation.

Le tracé de la galerie et de la conduite d'écoulement sera conforme à la direction générale indiquée sur le plan d'ensemble, présenté à la date du 19 octobre 1880, par la société des charbonnages des Bouches-du-Rhône.

Les prolongements de la voie ferrée et les installations annexes seront établis dans la partie des terrains conquis sur la mer dans l'anse de la Madrague, au nord du cap Pinède, qui sera limitée, conformément aux indications du plan, en date du 25 novembre 1887, annexé au décret : à l'ouest, par le chemin du

littoral; au sud-ouest, par une ligne droite passant à 100 mètres en arrière de l'alignement prolongé de l'arête du quai de rive du bassin national; au sud et à l'est, par l'ancienne limite du rivage, et au nord par l'avenue Mouren. Les terrains ainsi délimités ne comprendront aucune parcelle du terrain militaire actuel de la batterie du cap Pinède.

Approbation des projets.

Art. 2. — Aucun travail pour l'exécution de la galerie, de la voie ferrée et de leurs dépendances ne pourra être entrepris qu'avec l'autorisation de l'administration.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre des travaux publics, qui pourra prescrire telles modifications que de droit, après accomplissement s'il y a lieu, des formalités réglementaires en matière de travaux mixtes.

L'une des deux expéditions des projets de détail sera remise à la société avec le visa du ministre, l'autre demeurera aux archives de l'administration.

Avant, comme pendant l'exécution, la société aura la faculté de proposer, aux projets approuvés, les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Exécution des travaux.

Art. 3. — La société n'emploiera, dans l'exécution de ses travaux, que des matériaux de bonne qualité. Elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide et à assurer l'étanchéité de la galerie, dans les parties qui seront désignées par l'administration, à la suite de jaugeages effectués, sous son contrôle, aux frais de la société.

Contrôle et surveillance des travaux.

Art. 4. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Coupe géologique.

Art. 5. — La société fera dresser, au fur et à mesure de l'avancement des travaux de percement et à ses frais, et sous le contrôle de l'administration, une coupe géologique des terrains traversés, avec indication des veines aquifères rencontrées.

Une expédition dûment certifiée de cette coupe géologique sera remise à l'administration et mise à jour à la fin de chaque année, pendant tout le temps que durera le travail de percement.

Entretien.

Art. 6. — La galerie, la voie ferrée et leurs dépendances seront constamment entretenues en bon état.

Modification des défenses de la région.

Art. 7. — Si l'exécution de la galerie et des ouvrages qui en dépendent rend

nécessaire une modification ou un accroissement des défenses de la région, la dépense qui en résultera sera à la charge de la société.

Dépôts dans la mer.

Art. 8. — La sociétéé prendra ses dispositions pour éviter que l'écoulement des eaux de la galerie dans la mer n'occasionne aucune gêne à la navigation, ou ne donne lieu à la formation de dépôts dans la partie de la mer comprise entre la grande jetée, son prolongement vers le nord et le rivage actuel, et ce, quels que soient les travaux que l'État exécutera sur ce point.

Elle fera, à ses frais, dans ce but, tous les travaux nécessaires que l'administration pourra lui prescrire; elle sera tenue d'apporter, à ses frais, aux ouvrages qu'elle aura construits, toutes les modifications que l'administration jugera à propos de prescrire et qui seraient justifiées soit par l'établissement de nouveaux ouvrages dans l'anse de la Madrague, soit par des changements apportés à des ouvrages déjà existants, soit enfin pour tout autre motif d'intérêt public.

Si, malgré ces mesures, les travaux de la société viennent à provoquer des dépôts sur un point quelconque de la surface désignée ci-dessus, elle devra enlever ces dépôts à ses frais, dans les conditions que l'administration déterminera.

Chemin d'accès.

Art. 9. — Un chemin public, praticable aux voitures, sera construit aux frais de la société pour l'accès des propriétés limitrophes des terrains domaniaux, qu'elle doit occuper au débouché de la galerie. Ce chemin longera les limites sud et est desdits terrains domaniaux, depuis le chemin du littoral jusqu'à la limite des terrains appartenant actuellement à la société.

Il sera établi sur les terrains acquis par la société et n'empiètera sur aucune parcelle du terrain militaire actuel de la batterie du cap Pinède. Le tracé, les coupes transversales et longitudinales de ce chemin seront soumis à un examen en conférences mixtes et l'administration prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit.

Servitudes fiscales.

Art. 10. — Les terrains expropriés au débouché de la galerie seront accessibles de jour et de nuit aux agents des douanes et des contributions indirectes.

Abandon des travaux. — Défaut d'entretien.

Art. 11. — Les travaux ne pourront être adandonnés, en tout ou en partie, sans l'autorisation du ministre, qui prendra les mesures de police, de sûreté et de conservation nécessaires.

Au cas où, par suite du défaut d'entretien ou pour toute autre raison, la sécurité publique où le libre écoulement des eaux viendraient à être compromis, l'administration pourra y pourvoir d'office, aux frais de la société.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Prolongements et embranchements.

Art. 12. — Si le gouvernement venait à déclarer d'utilité publique d'autres galeries souterraines, avec ou sans chemin de fer effectuées en prolongement de celle qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou venant s'embrancher sur elle, la société ne pourra faire aucune opposition à ces embranchements ou prolongements.

Les concessionnaires de mines, qui viendraient à ouvrir des galeries souterraines d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté de faire usage de la galerie de la société des charbonnages des Bouches-du-Rhône, pour l'asséchement de leurs mines et pour le transport des produits de leurs exploitations. Les conditions financières de cet usage commun et les tarifs de transport seront fixés par décret, la société et lesdits concessionnaires entendus.

Délai d'exécution.

Art. 13. — Le percement de la galerie jusqu'à la concession de Gardanne devra être achevé dans un délai de vingt ans, et l'affectation des terrains expropriés à la réception des produits extraits par cette galerie, spécifiée à l'article 1er du présent cahier des charges, devra être réalisée dix ans plus tard.

Faute par la société d'avoir terminé ses travaux dans ces délais, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, l'État aura le droit de reprendre possession des terrains domaniaux expropriés moyennant le remboursement du prix d'acquisition.

Frais de Contrôle.

Art. 14. — Les frais de visite et de surveillance des travaux seront supportés par la société et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Enregistrement.

Art. 15. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la société.

Vu et accepté :

Marseille, le 3 février 1889.

L'Administrateur-directeur de la société anonyme des charbonnages des Bouches-du-Rhône,

BIVER.

Approuvé :

Paris, le 28 février 1889.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 151)

[3 mars 1889]

Décret qui prescrit la promulgation de la convention conclue à Paris le 22 août 1888 entre la France et la Belgique pour le raccordement des chemins de fer de Roubaix à la frontière belge vers Audenarde et d'Avelghem à Estaimpuis et à la frontière française vers Roubaix.

Art. 1er. — Le Sénat et la Chambre des députés ayant approuvé la convention conclue à Paris, le 22 août 1888, entre la France et la Belgique, pour le raccordement des chemins de fer de Roubaix à la frontière belge, vers Audenarde, et d'Avelghem à Estaimpuis et à la frontière française, vers Roubaix, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris, le 27 février 1889, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution :

CONVENTION.

Le Président de la République française et Sa Majesté le roi des Belges, également animés du désir de procurer aux nationaux des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer de Roubaix à la frontière belge, vers Audenarde, et d'un chemin de fer d'Avelghem à la frontière française, vers Roubaix.

Ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française :

M. René Goblet, député, ministre des affaires étrangères, etc., etc., etc.;

Et Sa Majesté le roi des Belges :

M. le baron Beyens, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le roi des Belges, à Paris, etc., etc., etc.;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. — Le gouvernement de la République française s'engage à assurer la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Roubaix à la frontière belge, vers Audenarde.

De son côté, le gouvernement belge s'engage à assurer la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'Avelghem à Estaimpuis et à la frontière française, dans la direction de Roubaix.

Art. 2. — Le raccordement à la frontière des deux lignes ci-dessus mentionnées sera effectué conformément aux plans et profils joints au procès-verbal de la conférence internationale du 20 mai 1881, chargée de déterminer les

conditions techniques du raccordement en question, lesquels, ainsi que le dit le procès-verbal, sont approuvés par les hautes parties contractantes et sont annexés à la présente convention.

A Roubaix-Wattrelos et à Estaimpuis-Herseaux, le chemin de fer, objet de la présente convention, sera raccordé aux lignes existantes, de manière que les locomotives, les voitures et les wagons des deux pays puissent circuler sans entraves sur les différentes lignes.

Art. 3. — Chacun des deux gouvernements arrêtera et approuvera les projets relatifs à la construction, sur son territoire, des deux tronçons de chemins de fer dont il s'agit; la largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera, dans les deux pays, de 1m,44 au moins et de 1m,45 au plus.

Les tampons des locomotives et wagons seront établis de telle manière qu'il y ait concordance avec les dimensions adoptées sur les chemins de fer en exploitation dans les deux pays.

Art. 4. — Les travaux de construction seront poussés, des deux parts, de manière à arriver en même temps à l'achèvement de la ligne de chemin de fer sur les deux territoires.

Art. 5. — Le matériel d'exploitation approuvé par l'un des gouvernements contractants sera, sans autre épreuve, admis à la circulation sur le territoire de l'autre.

Art. 6. — Les deux gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir que la section comprise entre les stations frontières des deux chemins de fer français et belge, et située, partie sur le territoire français et partie sur le territoire belge, soit exploitée par une seule compagnie ou administration.

Ils permettront que les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation des lignes sur les deux territoires s'entendent à ce sujet. En cas d'accord à cet égard, accord qui sera soumis à l'approbation des hautes parties contractantes, les deux gouvernements se réservent de s'entendre ultérieurement, en ce qui concerne cette exploitation, par voie de correspondance.

Art. 7. — Toute administration à laquelle sera confiée l'exploitation commune des parties française et belge sera tenue de désigner, tant en France qu'en Belgique, un agent spécial et un domicile d'élection où devront être adressés les ordres, les communications et les réquisitions que les gouvernements respectifs et les autorités compétentes auront à faire parvenir à cette administration. Cette élection de domicile entraînera compétence judiciaire. Les instances civiles dirigées contre la compagnie chargée de l'exploitation commune, à raison des faits survenus sur la portion de territoire de l'un des deux pays comprise entre les stations frontières, pourront être portées devant la juridiction du domicile élu dans ce pays.

Art. 8. — Les deux gouvernements s'engagent à faire rédiger des règlements de police pour ces chemins de fer, autant que possible d'après les mêmes principes, et à faire organiser l'exploitation, autant que faire se pourra, d'une manière uniforme.

Les individus légalement condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois et règlements en matière de douane ou de péages ne pourront pas être employés entre les stations de jonction.

Il n'est, d'ailleurs, dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des États sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

Art. 9. — Les deux gouvernements feront, d'un commun accord, en sorte que, dans les stations dans lesquelles, tant en France qu'en Belgique, le chemin de fer sera relié avec ceux existant dans les deux pays, il y ait, autant que possible, correspondance entre les départs et les arrivées des trains les plus directs. Ils se réservent de déterminer le minimum des trains destinés au transport des voyageurs.

Art. 10. — Sur tout le parcours du chemin de fer, il ne sera pas fait de différence entre les sujets des deux États, quant au mode et au prix de transport et au temps de l'expédition. Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux États dans l'autre ne seront pas traités, sur le territoire de l'État dans lequel ils entreront, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays.

Art. 11. — Les deux gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et pour la police concernant les voyageurs, seront réglées de la manière la plus favorable que le permet la législation de chacun des deux États.

Art. 12. — Pour favoriser, autant que possible, l'exploitation du chemin de fer, les deux gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportées, en ce qui concerne les formalités d'expédition en douane, toutes les facilités compatibles avec les lois douanières et les règlements généraux des deux États, et spécialement celles qui sont déjà ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux États.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles situées à la frontière, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination, sans être soumis aux visites de la douane, dans les bureaux de la frontière, pourvu qu'à ce lieu de destination se trouve établi un bureau de douane, qu'il soit satisfait aux lois et règlements généraux et pour autant que, dans certains cas, d'après ces lois et règlements, la visite ne soit pas jugée nécessaire ailleurs.

Les deux gouvernements se confèrent respectivement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations frontières des deux pays.

Art. 13. — Les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation des chemins de fer seront tenues, en ce qui concerne le service des postes, entre et dans les stations frontières, de remplir les obligations dont l'indication suit :

1° Transporter gratuitement, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux gouvernements avec leur matériel de service, les lettres et les employés chargés du service ;

2° Transporter gratuitement, tant que les deux gouvernements ne feront pas usage de la faculté mentionnée au paragraphe précédent, les malles de la poste et les courriers qui convoient les malles, dans un ou deux compartiments d'une voiture ordinaire de 2e classe ;

3° Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures destinées au service de la poste et leur laisser la faculté de prendre et de remettre les lettres et les paquets;

4° Mettre à la disposition des administrations postales des deux États, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts;

5° Établir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux États s'entendront entre elles relativement à l'emploi du chemin de fer pour le service postal entre les stations frontières.

Art. 14. — Les deux gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques pour le service du chemin de fer.

Des télégraphes électro-magnétiques pour le service international et public pourront être également établis le long du chemin de fer par les soins des deux gouvernements, chacun sur son territoire.

Les administrations française et belge auront droit au transport gratuit du personnel et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes établies par chacune d'elles le long du chemin de fer entre les deux gares les plus rapprochées de la frontière.

Art. 15. — Toutes les fois que les administrations exploitantes ne parviendront pas à s'entendre entre elles, soit sur les différents points prévus dans la présente convention, soit sur les moyens d'assurer la continuité du service, les deux gouvernements contractants interviendront à l'effet de prescrire les mesures nécessaires.

Art. 16. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris, le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait en double expédition, à Paris, le 22 août 1888.

(*L. S.*) Signé : René Goblet.
(*L. S.*) — Beyens.

. . . .

(N° 152)

[7 mars 1889]

Décret complétant le décret du 24 mai 1873 sur le jaugeage des navires.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le tableau de l'article 3 du décret du 24 mai 1873 est complété ainsi qu'il suit :

LONGUEUR TOTALE DES NAVIRES	NOMBRE de divisions à effectuer
5e classe de 69 mètres exclusivement à 85 inclusivement.	12
6e classe de 85 mètres exclusivement à 103 inclusivement.	14
7e classe de 103 mètres exclusivement à 122 inclusivement.	16
8e classe de 122 mètres exclusivement à 144 inclusivement.	18
9e classe de plus de 144 mètres.	20

Art. 2. — A l'article 4 du décret du 24 mai 1873 est ajoutée la disposition suivante :

« Pour les navires en fer, le creux de chaque section sera mesuré depuis le point marqué au tiers du bouge du pont jusque sur le vaigrage du fond reposant sur les varangues. Mais, pour les navires pourvus de water-ballast s'étendant dans les fonds, le creux ne sera pris que jusqu'au plafond de ces water-ballast.

« Si ces constructions ne sont pas continues d'une extrémité à l'autre du navire, le creux ne sera relevé sur le plafond que là où il se rencontre, et il sera pris, comme pour les autres navires en fer, à partir du vaigrage du fond dans les cales où le water-ballast fera défaut. »

Art. 3. — Le 6e paragraphe de l'article 11 du décret du 24 mai 1873 est remplacé par le suivant :

« Toutefois, s'il s'agit de compartiments exclusivement affectés à l'équipage au-dessus ou au-dessous du pont supérieur et reconnus tels par l'administration des douanes, il n'y a pas à les comprendre dans le tonnage total. »

Le 7e paragraphe de l'article 11 dudit décret est complété par les indications ci-après :

« Tels que :

« Fumoirs, salons de conversation et de musique, boudoirs pour dames, buvettes, dômes ou descentes d'escaliers. »

« Il n'y a pas non plus à comprendre dans le tonnage les espaces dits de navigation, tels que : claires-voies, chambre de veille, chambre des cartes, timonnerie, cabine de l'homme de barre, tourelles pour feux de position, cambuse, glacière, boulangerie, lampisterie, hôpital et, en général, tous les espaces inutilisables pour le transport des voyageurs et des marchandises. »

. . . .

(N° 153)

[9 mars 1889]

Décret relatif à la réglementation des trains dits légers.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics peut autoriser la mise en circulation de trains dits légers, sous les conditions déterminées par le présent décret.

Art. 2. — Les trains légers sont ceux dont les véhicules sont portés sur seize essieux au plus; ils peuvent être remorqués soit par une locomotive, soit par un moteur contenu dans un de ces véhicules; dans ce dernier cas, les essieux de la voiture motrice comptent dans le nombre de seize.

Art. 3. — Pour les trains légers, les compagnies de chemins de fer sont dispensées de l'obligation, prévue par l'article 20 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, d'interposer un fourgon ou une voiture ne portant pas de voyageurs entre le moteur et la première voiture à voyageurs.

Art. 4. — Pour les trains légers, dont tous les véhicules à voyageurs sont munis du frein continu, le ministre des travaux publics peut autoriser la suppression du chauffeur, prévu par l'article 18 de la même ordonnance, sous la réserve que le conducteur chef du train se tiendra habituellement, soit sur la machine, soit dans la première voiture du train, qu'il pourra dans tous les cas accéder facilement à la machine et qu'il sera en état de l'arrêter, en cas de besoin.

Lorsque les véhicules à voyageurs et à marchandises, dont se compose un train léger, sont tous munis de freins continus, le ministre peut, en outre, autoriser la suppression de l'obligation, imposée par le même article 18, d'avoir sur le dernier véhicule ou sur l'un des derniers véhicules un conducteur spécial chargé de la manœuvre du frein.

Art. 5. — La mise en circulation des trains légers reste soumise aux prescriptions de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et du décret du 23 janvier 1889, pour toutes les dispositions auxquelles il n'est pas dérogé par le présent décret.

Art. 6. — Les décrets du 20 mai 1880 (*) et du 19 septembre 1887 (**) sont abrogés.

. . . .

(N° 154)

[12 mars 1889]

Décret qui approuve la cession faite par le département de la Haute-Saône, à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local de Gray à Gy et à Bucey-les-Gy.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, dans les conditions de la convention passée, le 25 août 1888, entre les intéressés, la cession faite par le département de la Haute-Saône, à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, de l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Gray à Gy et à Bucey-lès-Gy ; une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1888, le 25 août, entre les soussignés :

M. Eugène Sée, préfet du département de la Haute-Saône, agissant au nom du département, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le conseil général, le 23 août 1887.

D'une part ;

Et M. Félix Vellut, ingénieur administrateur de la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, dont le siège social est actuellement à Paris, 56, rue de Rome, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu de pouvoirs réguliers qui resteront annexés à la présente convention.

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

(*) V. *Ann.* 1880, p. 1059.
(**) V, *Ann.* 1888, p. 434.

Art. 1er. — Le préfet de la Haute-Saône rétrocède à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux l'exploitation du chemin de fer de Gray à Cy et Bucey-lès-Gy, déclaré d'utilité publique par décret du 11 décembre 1874 (*), et concédé en dernier lieu à la compagnie anonyme du chemin de fer de Gray à Cy et ses prolongements, ayant précédemment son siège social à Paris, 38, rue Saint-Lazare, dont la liquidation a été ordonnée par jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 19 novembre 1885, et dont la déchéance a été prononcée par arrêté ministériel en date du 27 juin 1887.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, la compagnie générale des chemins de fer vicinaux est subrogée à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé au décret du 11 décembre 1874 et à tous les avantages assurés par ledit cahier des charges au concessionnaire primitif, sous réserve de l'exécution des articles suivants :

Art. 3. — La compagnie générale des chemins de fer vicinaux prend la ligne dans les conditions de terrains, tracé, profils, ouvrages d'art, clôtures, bâtiments, où elle se trouve actuellement, le département ayant autorisé l'ouverture à l'exploitation après vérification de l'exécution par le concessionnaire des diverses clauses du cahier des charges. Toutefois, elle ne pourra être forcée de compléter à ses frais le bornage et le plan cadastral prévus à l'article 29 dudit cahier des charges et qui n'ont pas été terminés par la compagnie déchue. — Elle devra prendre à ses frais et sans subvention du département toutes les mesures nécessaires pour assurer jusqu'à l'expiration de la concession, qui aura lieu le 11 décembre 1975, le parfait état d'entretien du chemin de fer ainsi que des immeubles et objets immobiliers qui en dépendent, tels qu'ils sont définis à l'article 39, paragraphe 1er du cahier des charges et dont il sera dressé contradictoirement un état descriptif.

Art. 4. — Le département de la Haute-Saône remettra à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux tout ce qui sera devenu sa propriété par suite de la déchéance prononcée contre le précédent concessionnaire, en vertu des articles 42 et 43 du cahier des charges.

Un inventaire descriptif des objets mobiliers et un inventaire descriptif et estimatif des approvisionnements de tout genre, sauf en ce qui concerne les traverses approvisionnées les rails et les objets destinés à l'entretien de la voie et des bâtiments, que le département abandonne au rétrocessionnaire, seront dressés contradictoirement au moment de l'entrée en jouissance, en prenant pour base l'inventaire dressé lors de la mise sous séquestre de la ligne et clos le 15 novembre 1886. Un état descriptif des ouvrages d'art et bâtiments et un état des terrains compris dans le domaine du département seront aussi dressés contradictoirement.

Si les deux experts nommés à cet effet par les parties ne tombent d'accord ni sur certains points, ni sur le choix du tiers-expert, ce dernier sera désigné par le vice-président du conseil de préfecture de la Haute-Saône.

Art. 5. — Si la compagnie générale des chemins de fer vicinaux juge que certains objets mobiliers sont inutiles à l'exploitation et à l'entretien du che-

(*) V. *Ann.* 1876, p. 1235.

min de fer, ces objets seront conservés par elle, dans les magasins ou dépendances de la ligne, sous sa responsabilité et sans qu'il y ait lieu pour le département de payer aucun droit de gardiennage ou de magasinage, jusqu'à ce que les comptes du séquestre aient été définitivement réglés; le département en disposera ensuite au mieux de ses intérêts.

Art. 6. — Le mobilier des gares, haltes, halles aux marchandises, bureaux, ateliers, écuries, les machines-outils, outils et ustensiles de tout genre, le matériel télégraphique, les chevaux, harnais et véhicules du factage et du camionnage, le matériel roulant de toute nature seront pris en charge par la compagnie rétrocessionnaire, qui devra les entretenir et au besoin les remettre en bon état ou les remplacer, le tout à ses frais et sans subvention.

A l'expiration de la concession ou à l'époque du rachat, en cas de rachat de la concession par le département, ladite compagnie rendra au département le même nombre d'objets, dans le même état que celui qui aura été constaté à l'inventaire descriptif prévu à l'article 4. Pour assurer l'exécution de cette clause, cet inventaire sera vérifié contradictoirement au mois de janvier de chaque année, et il y sera fait mention des changements et remplacements effectués dans le courant de l'année écoulée.

Art. 7. — Toutefois, si la compagnie déchue parvenait, contrairement aux stipulations des articles 42 et 43 du cahier des charges, à se faire reconnaître propriétaire d'une partie des objets mentionnés à l'article 6, le département devrait à la compagnie des chemins de fer vicinaux une indemnité égale à la valeur de ces objets au moment où elle serait obligée de les céder à la compagnie déchue; mais les objets remplacés avec cette subvention devraient être rendus au département à l'expiration de la concession.

Art. 8. — La valeur des approvisionnements de toute nature, en dehors de ceux réservés pour mettre la ligne en bon état de service, sera remboursée en argent au département dans les six mois qui suivront le jour de l'entrée en jouissance.

Art. 9. — Avant l'entrée en jouissance, la compagnie générale des chemins de fer vicinaux versera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 20.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Le cautionnement, dont le rétrocessionnaire touchera les arrérages, restera affecté, jusqu'à l'expiration de la concession, à la garantie des engagements pris par la compagnie et appartiendra de droit au département, si ce dernier est de nouveau obligé de recourir à l'application des articles 42 et 43 du cahier des charges relatives au séquestre et à la déchéance.

Art. 10. — Quand la recette brute de la ligne, impôts déduits, dépassera 4.000 francs par kilomètre, l'excédant sera partagé par moitié entre la compagnie et le département.

Art. 11. — Il est stipulé: 1° que les embranchements particuliers, et notamment l'embranchement des carrières de Gy, ne sont pas compris dans la rétrocession; 2° que l'embranchement de la Saône à la gare de Gray ne

serait compris dans la rétrocession qu'au cas où il serait reconnu propriété départementale, et que d'ailleurs le rétrocessionnaire n'aura aucun recours contre le département sous quelque prétexte que ce soit, que cet embranchement soit incorporé ou qu'il reste étranger au réseau ; 3° que le nombre actuel des arrêts et des trains ne sera pas diminué et qu'au contraire des arrêts nouveaux pourront être établis avec l'autorisation de l'administration ; 4° qu'on ne pourra diminuer le nombre des machines ou des voitures précédemment en service sans autorisation préalable de l'administration. Mais il est entendu que le nombre des classes de voyageurs pourra être ultérieurement réduit de trois à deux par une dérogation aux dispositions de l'article 33 du cahier des charges, qui devra être autorisée conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi de 11 juin 1880, et que la perception des taxes de voyageurs ou de bagages pourra se faire dans les trains.

Art. 12. — La compagnie concessionnaire prend l'engagement de n'émettre aucune obligation pour l'entretien ou l'exploitation de la ligne jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 13. — La présente convention sera définitive dès qu'elle aura été approuvée par décret délibéré en conseil d'État.

Toutefois, la compagnie générale des chemins de fer vicinaux prendra possession de la ligne à ses risques et périls, aux conditions ci-dessus indiquées, à dater du 1er septembre 1887.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité, et, s'il y a lieu, du cahier des charges annexé, calculés conformément à l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la compagnie générale des chemins de fer vicinaux.

Fait double à Vesoul, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

E. Sée.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Félix Vellut.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 155)

[1er juin 1888]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Classement. — Tracé nouveau. — Commission départementale. — Conseil général. — Appel. — Excès de pouvoirs. — (Commune de Pourrain).

Le conseil général, saisi d'un recours formé contre la décision par laquelle la commission départementale a classé un chemin vicinal ordinaire, et en a fixé le tracé, conformément à la délibération du conseil municipal ne peut pas infirmer cette décision, et fixer un tracé autre que celui adopté par le conseil municipal. — Sa décision aurait pour conséquence de mettre à la charge de la commune une dépense qui n'est obligatoire qu'autant qu'elle a été votée par le conseil municipal (*).

. . . .

Considérant que l'article 86 de la loi du 10 août 1871, en chargeant les commissions départementales de prononcer sur l'avis des conseils municipaux le classement et l'ouverture des chemins vicinaux ordinaires, dispose qu'elles exercent à cet égard le pouvoir conféré aux préfets par l'article 16 de la loi du 21 mai 1836; qu'il n'appartenait pas au préfet en vertu de cet article et n'appartient pas dès lors à la commission départementale ou au conseil général en appel de prescrire sans l'assentiment du conseil municipal le classement et l'ouverture de chemins vicinaux, alors qu'il doit en résulter pour la commune une dépense qui, d'après les dispositions combinées des lois du 21 mai 1836 et du 5 avril 1884, n'est obligatoire pour elle qu'autant qu'elle a été

(*) Rapp. 23 février 1883, commune de Blaymont (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*, p. 209, et le renvoi).

votée par le conseil municipal; que, dès lors, en infirmant la décision de la commission départementale pour substituer un autre tracé à celui que le conseil municipal avait adopté, le conseil général de l'Yonne a excédé ses pouvoirs... (Décision du conseil général annulée.)

(N° 156)

[1er juin 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : 21 mai 1836. — (Sieurs Sarré-Maizières et autres).

Subvention évaluée en tenant compte du nombre, du poids, de la nature des transports, des saisons pendant lesquelles ils ont été effectués et des distances parcourues (Sarré-Maizières, 1re esp.) (*).

Évaluation directe des dégradations. — Pour faire cette évaluation les experts peuvent, après avoir établi la dépense à faire pour réparer le chemin dégradé, la répartir entre la commune et les industriels. (Poron-Grisart, 2e esp.) (**).

Sucrerie. — Pour le calcul des subventions spéciales dues par les fabricants de sucre et les distillateurs de betteraves, il n'y a pas lieu de déduire les transports de betteraves effectués dans la limite des communes de production. Ces transports, comme ceux effectués en dehors du territoire de ces communes, ont le caractère industriel (Poron-Grisart, 2e esp.) (***).

Viabilité non justifiée par l'instruction : tableau des chemins en état de viabilité non publié ou affiché dans la commune, décharge (Delarbre, 3e esp.) (****).

(*) Rap. pour les mêmes chemins, 13 novembre 1885, Delacourt (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.* p. 833.)

(**) L'instruction démontre, en effet, que les experts ont estimé à 782 fr., la totalité de la dépense à faire pour remettre le chemin n° 5 en état de viabilité, dont 39 francs pour frais d'entretien, à la charge de la commune, et 743 francs à la charge du sieur Poron-Grisart, à titre de subvention industrielle. Cette dernière somme ne représente donc, contrairement aux allégations du requérant, que la dépense à faire pour les dégradations qu'il a causées par ses transports. (Avis du ministre de l'intérieur.) — Rapp. 14 décembre 1883, Sueur et les conclusions de M. Gomel (*Rec. du C. d'Ét.*).

(***) Voy. 16 novembre 1883, préfet du Pas-de-Calais (*Rec. du C. d'Ét.*, p. 806).

(****) La viabilité des chemins au moment des transports peut être établie

Réclamations. — Procédure. Frais d'expertise partagés entre les parties en tenant compte de l'écart entre leurs prétentions. Régularité (Poron, 2e esp.).

Conseil d'État. Procédure. Requête collective. — Des industriels condamnés par le conseil de préfecture à payer des subventions spéciales distinctes, à raison de dégradations causées aux mêmes chemins ne peuvent pas former par une seule requête des recours contre divers arrêtés statuant sur des demandes supérieures à 30 *francs. — Recevabilité du recours à l'égard seulement du premier demandeur dénommé dans la requête. Non-recevabilité à l'égard des autres* (Sarré-Maizières, 1re esp.) (*).

(Recours contre un arrêté du 27 mars 1886; Haute-Marne; subvention spéciale de 14.571 francs pour dégradations extraordinaires au chemin de grande communication n° 19 et au chemin d'intérêt commun n° 57);

En la forme : — Considérant que les subventions mises par l'arrêté attaqué à la charge des sieurs Sarré-Maizières et autres sont pour chacun d'eux supérieures à 30 francs; qu'en outre chacun de ces industriels a un intérêt distinct et personnel; que, dès lors, ils ne pouvaient demander réduction desdites subventions que par des réclamations individuelles et présentées sur papier timbré; qu'ainsi la requête collective ci-dessus visée n'est recevable qu'en ce qui concerne le sieur Sarré-Maizières, premier dénommé dans ladite requête;

Au fond : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que ledit sieur Sarré-Maizières a par ses transports en 1879 causé au chemin de grande communication n° 19 des dégradations extraordinaires à raison desquelles il a été à bon droit imposé à une subvention spéciale, et que ce chemin était entretenu en état de viabilité au 1er janvier 1879;

Considérant que, dans l'évaluation de la subvention qui lui a été réclamée, il a été tenu compte du nombre des transports, du poids et de la nature des chargements, des distances parcourues, enfin des saisons pendant lesquelles les transports ont été

---

de différentes manières : elle résulte suffisamment de ce que le chemin a été porté au tableau des chemins en état de viabilité, si ce tableau n'a fait l'objet d'aucune contestation. Si ce tableau n'a pas été dressé ou si le chemin y a été omis l'industriel a, au contraire, une présomption en faveur de la non-viabilité et dès lors c'est à l'administration qu'incombe la preuve de la viabilité.

(*) Rapp. 6 février 1880, commune de Castelmoront (*Rec. du C. d'Ét.*, p. 142).

effectués, et qu'il résulte de l'instruction, qu'en fixant ladite subvention à 45 francs, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des dégradations extraordinaires causées audit chemin par ses transports pendant l'année 1879... (Rejet.)

DÉCISIONS ANALOGUES : *Lombard-Trichot; — Benoit-Herbillon et autres* (Rec. du Cons. d'Ét.).

2e ESP. — *Sieur Poron-Grisart.*

(Recours contre un arrêté du 12 novembre 1886; Aube; subvention spéciale de 742 francs pour dégradations causées au chemin vicinal ordinaire, n° 5, de la commune de Rouilly-Saint-Loup, transports de betteraves);

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que les transports de betteraves récoltées sur le territoire de la commune de Rouilly-Saint-Loup ne sauraient donner lieu à une demande de subventions spéciales :*

Considérant que les transports à raison desquels le sieur Poron-Grisart a été imposé à une subvention spéciale étaient destinés à l'alimentation de son usine; qu'ainsi ils doivent être considérés comme des transports industriels dans le sens de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, sans qu'il y ait lieu, d'ailleurs, de distinguer entre les transports effectués dans les limites de la commune de production ou hors du territoire de cette commune;

Sur le moyen tiré de ce que le montant de la subvention spéciale réclamée au requérant représenterait la totalité de la dépense à faire pour réparer l'usure et les dégradations du chemin en 1885 : — Considérant que les experts, après avoir établi le montant des dépenses à faire pour réparer le chemin dégradé, ont proposé de mettre à la charge du sieur Poron-Grisart une partie seulement de ladite dépense, le surplus devant rester à la charge de la commune, et que le requérant n'établit pas qu'en fixant à 743 francs, conformément aux propositions des experts, le montant de la subvention spéciale due par lui à raison des dégradations extraordinaires occasionnées par ses transports industriels au chemin vicinal ordinaire, n° 5, le conseil de préfecture ait fait, à raison des conditions particulières dans lesquelles lesdits transports ont été effectués, une appréciation inexacte de ladite subvention;

En ce qui concerne les frais d'expertise : — Considérant, d'une part, que le sieur Poron-Grisart prétendait devant le conseil de préfecture ne devoir aucune subvention spéciale; que, d'autre part, l'administration lui demandait une subvention de 1.810 fr.,

que cette subvention est définitivement fixée à 743 francs; que, dans ces circonstances, il y a lieu de mettre les frais d'expertise pour moitié à la charge de la commune et pour moitié à la charge du sieur Poron-Grisart... (Frais d'expertise mis pour moitié à la charge de la commune de Rouilly-Saint-Loup et pour moitié à la charge du sieur Poron-Grisart. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté).

3ᵉ ESP. — *Préfet de la Manche contre sieurs Delarbre et Fleury.*

(Recours contre un arrêté du 12 mars 1886; Manche; subvention spéciale de 8.699 francs pour dégradations extraordinaires causées, en 1883 et 1884, au chemin de grande communication nº 32);

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, les communes ne peuvent demander de subventions spéciales que pour les chemins entretenus à l'état de viabilité;

Considérant qu'il n'est pas établi par l'instruction que le chemin vicinal de grande communication nº 32 fût entretenu à l'état de viabilité à l'époque où ont commencé les transports des sieurs Delarbre et Fleury; que, d'ailleurs, aucun tableau constatant l'entretien dudit chemin à l'état de viabilité n'a été publié et affiché dans les communes intéressées; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a accordé auxdits sieurs Delarbre et Fleury décharge de la subvention spéciale qui leur avait été imposée à raison des dégradations extraordinaires que leurs transports en 1883 et 1884, auraient causées au chemin dont s'agit... (Rejet.)

(Nº 157)

[8 juin 1888]

Ateliers insalubres (1ʳᵉ *cl.*). — *Fabrique d'engrais.* — *Établissement autorisé.* — *Changements dans l'exploitation.* — *Demande nouvelle.* — (Sieurs Bourgeois jeune et Cᵉ.)

Un industriel qui exploite un établissement insalubre, autorisé par ordonnance royale, comme fabrique de noir d'engrais comprenant un dépôt de sang en vase clos (1ʳᵉ *cl.*), *ne peut pas, sans autorisation nouvelle, exploiter un dépôt de sang pour la raffi-*

nerie et l'industrie dans lequel l'industriel défibrine, coagule le sang et le dessèche à l'air libre (1re cl.).

Refus d'autoriser l'établissement d'un dépôt de sang pour l'industrie (1re cl.) dans un quartier populeux de Nantes.

Demande relative à un établissement de 1re classe transformée devant le Conseil d'État en demande relative à un établissement de 2e classe. — Non recevabilité. — Lorsque sur le refus du préfet d'autoriser la création d'un établissement insalubre de 1re classe l'industriel s'est pourvu devant le Conseil d'État, il n'est pas recevable à lui demander directement l'autorisation de créer un établissement de 2e classe en modifiant le mode prévu d'exploitation de manière à transformer l'établissement projeté en atelier de 2e classe. — Une nouvelle instruction est nécessaire (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que pour demander l'annulation de l'arrêté susvisé les sieurs Bourgeois et Ce soutiennent que leur établissement a été régulièrement autorisé par ordonnance royale du 2 juillet 1837, et qu'en admettant qu'ils ne puissent en continuer l'exploitation sans une nouvelle autorisation, ils réunissaient les conditions nécessaires pour l'obtenir;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et des déclarations des requérants eux-mêmes qu'ils exercent une industrie différente de celle autorisée en 1837; et que, dès lors, l'administration a pu, à bon droit, les mettre en demeure de se pourvoir d'une seconde autorisation; qu'au fond, il a été constaté par le conseil d'hygiène de la Loire-Inférieure et retenu par le comité consultatif des arts et manufactures, d'une part, que les procédés de fabrication employés par les requérants ont pour conséquence d'imprégner le sol d'un liquide putrescible dont la décomposition remplit l'air de vapeurs nauséabondes et malsaines, d'autre part, que la Prairie-au-Duc est habitée depuis longtemps par une population très dense; que, d'après le décret du 31 décembre 1866, les établissements analogues à celui qu'exploitent les sieurs Bourgeois doivent être rangés dans la 1re classe; c'est-à-dire éloignés des habitations conformément à l'article 1er du décret du 15 octobre 1810; que, dès lors, c'est avec raison que le préfet du département de la Loire-Inférieure a refusé aux requérants l'autorisation de continuer leur exploitation; que si les sieurs

(*) Voy. table 1875-1884, p. 40 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

Bourgeois et Cᵉ offrent aujourd'hui de renoncer à la dessiccation du sang et soutiennent que leur dépôt de sang devrait par suite être assimilé aux établissements de 2ᵉ classe, leur demande ainsi transformée ne peut être portée directement devant le Conseil d'État par la voie contentieuse mais doit faire l'objet d'une nouvelle instruction... (Rejet.)

(N° 158)

[8 juin 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Rectification. — (Sieur Desbos.)

. . . .

Enquête. — La délibération par laquelle la commission départementale approuve la rectification d'un chemin vicinal ordinaire d'une commune n'est pas entachée d'irrégularité pour n'avoir pas été précédée d'une enquête dans une commune voisine sur le territoire de laquelle il passe en partie (*).

Commissaire enquêteur ayant siégé pendant trois jours à la commune de laquelle dépend le chemin vicinal ordinaire à rectifier. — Régularité.

. . . .

Sur le moyen tiré *de ce que l'enquête n'aurait pas eu lieu dans la commune de Bosas :*

Considérant qu'aucune disposition de loi n'obligeait l'administration à faire procéder à une enquête dans la commune de Bosas sur le projet de rectification d'un chemin vicinal ordinaire de la commune de Saint-Félicien ;

Sur le grief tiré de ce que l'enquête, dans la commune de Saint-Félicien, n'aurait pas été régulière, le commissaire enquêteur désigné par le préfet ne s'étant rendu à la mairie qu'un seul jour pour y recevoir les déclarations des habitants sur l'utilité publique du projet :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Bernard, commissaire enquêteur, a siégé à la mairie de Saint-Félicien, les 11, 12 et 13 juillet 1887 pour y recevoir les déclarations des

---

(*) Rapp. 22 février 1884, Commune de Frasseto (*Rec. du C. d'Ét.*, p. 159), et en note les observations du ministre de l'intérieur en sens contraire.

habitants sur le projet soumis à l'enquête; qu'ainsi le moyen invoqué repose sur des allégations de faits erronées... (Rejet.)

(N° 159)

[8 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Ville de Paris. — Hôtel de Ville. — (Ville de Paris contre sieur Vernaud.)

Travaux imprévus. — Démolition intégrale des anciennes constructions, alors qu'en procédant à l'adjudication, l'administration avait prévu la conservation d'une grande partie des murs incendiés; sujétions plus onéreuses que celles contenues dans les engagements visés par le cahier des charges. Indemnité.

Travaux de préservation de constructions d'abord conservées et démolies ultérieurement, laissés à la charge de l'entrepreneur qui devait ces travaux sans indemnité : leur démolition ultérieure n'a pas aggravé cette charge.

Bardages des pierres et frais de location de chantiers mis à la charge de l'entrepreneur par application du marché.

Ordre de service. — L'entrepreneur est-il recevable à se prévaloir de ce qu'une convention passée entre lui et les architectes de la ville n'aurait pas été approuvée par l'administration? — Non résolu. — Dans l'espèce, décidé que cette convention devait être assimilée à un ordre de service donné par les architectes, et que, dès lors, elle était obligatoire.

L'arrêté qui ordonne un supplément d'expertise, et qui réserve en même temps toutes les questions précédemment soumises aux experts, est purement préparatoire et ne saurait être frappé d'appel.

. . . .

EN CE QUI CONCERNE *le pourvoi de la Ville de Paris : — Sur les conclusions de la Ville de Paris tendant à faire annuler la disposition de l'arrêté attaqué qui a alloué au sieur Vernaud une somme de 120.030f,16 à titre d'indemnité pour démolitions imprévues et enlèvement des gravois : — Et sur le recours incident du sieur Vernaud tendant à faire porter ladite indemnité à* 250.481f,30 :

Considérant que, pour soutenir que le sieur Vernaud était

tenu de démolir sans indemnité tous les bâtiments de l'ancien Hôtel de Ville, la Ville de Paris se fonde sur l'article 104 du cahier des conditions particulières aux termes duquel l'entrepreneur devait démolir à ses frais et jusque dans leurs plus basses fondations toutes les parties de constructions quelconques composant l'Hôtel de Ville qui lui seraient désignées par les ordres de service de l'architecte;

Considérant qu'au moment de l'adjudication prononcée le 26 juillet 1873 au profit du sieur Vernaud, celui-ci ne pouvait prévoir que la démolition totale de l'Hôtel de Ville lui serait prescrite; qu'en effet, d'une part, divers articles du cahier des charges disposaient qu'une partie des bâtiments serait conservée à l'aide de quelques travaux de restauration, et, d'autre part, le concours public ouvert en juillet 1872 avait eu lieu sur un programme qui imposait aux concurrents l'obligation d'utiliser les constructions existantes dans la plus large mesure possible, condition à laquelle se sont conformés les architectes dont le projet a été couronné par le jury;

Considérant que c'est au cours des travaux que les architectes ont reconnu la nécessité de faire procéder à la démolition de toutes les anciennes constructions et ont, à diverses reprises, notamment en vertu d'une délibération du conseil municipal approuvant, en juillet 1875, la surélévation du sol, notifié des ordres de service qui ont entraîné pour l'entrepreneur des sujétions plus onéreuses que celles en vue desquelles il avait contracté les engagements contenus dans les articles 104 et suivants du cahier des charges; que, par suite, le sieur Vernaud est fondé à réclamer une indemnité représentant le supplément de dépenses occasionné par ces démolitions successives et par l'enlèvement des gravois;

Considérant que, pour fixer ladite indemnité à la somme de 120.030f,16, le conseil de préfecture a adopté le chiffre proposé par les experts comme représentant le cube des démolitions exécutées en dehors des prévisions du marché; que l'entrepreneur soutient que les experts auraient dû prendre pour base de leurs calculs un cube plus élevé; que, notamment, en ce qui concerne la démolition des bâtiments situés sur la place Lobau, les experts n'auraient pas dû tenir compte de la convention du 15 janvier 1876 qui n'a jamais été approuvée par l'administration et qui, par suite, doit être considérée comme nulle et non avenue;

Mais considérant qu'en admettant que le sieur Vernaud soit

fondé à se prévaloir de ce défaut d'approbation, la convention du 15 janvier 1876 doit être assimilée à un ordre de service qui a été donné par les architectes conformément aux prescriptions de l'article 104 du cahier des charges et que l'entrepreneur a exécuté sans protestation ni réserve; que ce dernier n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une estimation insuffisante du cube des démolitions excédant les prévisions du marché, des dépenses auxquelles a donné lieu ce travail imprévu, ni que ledit conseil ait déduit une somme exagérée à raison des matériaux dont la propriété a été abandonnée à l'entrepreneur; que, d'autre part, la Ville de Paris ne justifie pas qu'en fixant à 120.030f,16 l'indemnité allouée au sieur Vernaud, le conseil de préfecture n'ait pas fait une équitable appréciation du préjudice éprouvé par cet entrepreneur; que, par suite, il n'y a pas lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué;

Sur les conclusions de la Ville de Paris tendant à faire réformer la disposition de l'arrêté attaqué qui a ordonné un supplément d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture, estimant que le rapport des experts ne le mettait pas à même d'apprécier la valeur des motifs sur lesquels ils se fondaient pour rejeter les demandes d'indemnité formées par l'entrepreneur en réparation des fautes imputées par lui à l'administration, a ordonné qu'il serait procédé par les mêmes experts à un supplément d'expertise ayant pour objet d'expliquer et de compléter leur premier rapport; que cette décision réserve toutes les questions précédemment soumises aux experts et ne préjuge en rien les droits de parties; qu'ainsi elle est purement préparatoire et ne peut être déférée au Conseil d'État;

EN CE QUI CONCERNE LE RECOURS INCIDENT DU SIEUR VERNAUD :

Sur la demande d'une indemnité de 42.500 *francs pour plus-value de démolitions exécutées dans l'embarras des étais :*

Considérant que le sieur Vernaud n'établit pas qu'en décidant, conformément à l'avis des experts, que l'indemnité ci-dessus allouée constituait une compensation suffisante des sujétions imposées à l'entrepreneur, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte des circonstances de l'affaire;

Sur la demande d'une indemnité de 13.240 *francs pour frais de travaux de préservation des constructions dont la démolition a été ultérieurement ordonnée :*

Considérant qu'aux termes de l'article 107 du cahier des conditions particulières, l'entrepreneur était tenu d'établir à ses frais

les ouvrages nécessaires pour consolider et protéger les parties conservées de l'édifice; qu'il résulte de l'expertise que cette sujétion imposée par le cahier des charges n'a pas été rendue plus onéreuse par les ordres des architectes qui ont prescrit de démolir une partie des constructions après en avoir admis la conservation; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que la demande d'indemnité a été rejetée par le conseil de préfecture;

Sur les conclusions du sieur Vernaud tendant à faire réformer la disposition de l'arrêté attaqué qui a rejeté la demande d'indemnité relative au bardage des pierres et aux frais accessoires de location de chantier, après avoir ordonné un supplément d'expertise sur les autres demandes comprises dans le chapitre V des réclamations présentées par l'entrepreneur devant le conseil de préfecture :

Considérant que les articles 110 et 111 du cahier des conditions particulières ont mis à la charge de l'entrepreneur tous les frais de transport des matériaux et ont expressément stipulé que l'entrepreneur n'aurait aucun droit à occuper le chantier environnant l'édifice; qu'il suit de là que le sieur Vernaud n'est fondé à réclamer aucune indemnité pour le bardage des pierres et la location du chantier;

Sur les conclusions tendant à faire augmenter les sommes allouées par le conseil de préfecture en sus des décomptes de l'entreprise :

Considérant que les experts ont procédé à l'examen des réclamations du sieur Vernaud; qu'ils ont suffisamment motivé leurs propositions et que l'entrepreneur, qui se borne à critiquer ces évaluations sans préciser les articles des décomptes qu'il y aurait lieu de reviser, n'est pas fondé à demander la réformation de l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Vernaud les intérêts des intérêts des sommes lui restant dues à partir du 1er mars 1884; que cet entrepreneur a demandé devant le Conseil d'État les intérêts des intérêts échus le 8 avril 1885 et le 5 novembre 1887; qu'à chacune de ces dates, il lui était dû plus d'une année d'intérêt; que, par suite, il y a lieu de décider que les intérêts dus au sieur Vernaud seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à dater du 8 avril 1885 et du 5 novembre 1887... (Intérêts capitalisés au 8 avril 1885 et au 5 novembre 1887. Requête de la Ville et surplus du recours incident du sieur Vernaud rejetés. Dépens à la charge de la Ville.)

(N° 160)

[8 juin 1888]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Cours d'eau non navigables. — Dommages aux usines. — Diminution de force motrice. — (Compagnie du chemin de fer du Nord contre dame Féret.)

Décidé que l'établissement de la voie ferrée, en amenant le déplacement du ruisseau qui allimentait l'usine, a eu pour conséquence de diminuer la force motrice et le rendement journalier du moulin, et, en outre, d'augmenter l'humidité des terrains situés en contre-bas; en conséquence, la compagnie concessionnaire est condamnée au paiement d'une indemnité.

Frais d'expertise mis par moitié à la charge des parties.

Restitution demandée des sommes indûment payées : Rejet. — La compagnie ne justifie pas avoir payé aucune somme en exécution de l'arrêté attaqué.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que l'établissement du chemin de fer d'Amiens à la vallée de l'Ourcq a eu pour effet, en déplaçant le lit du ruisseau de Berne qui alimentait le moulin de la dame Féret, d'une part, de diminuer la force motrice et le rendement journalier de ce moulin, et, d'autre part, d'augmenter l'humidité des terrains situés en contre-bas; que, dès lors, la compagnie n'est pas fondée à soutenir que la dame Féret n'aurait droit à aucune indemnité;

Mais considérant que les sommes allouées par le conseil de préfecture sont exagérées eu égard à l'importance du dommage causé à la propriété de la dame Féret, et que, dans les circonstances de l'affaire, il sera fait une suffisante évaluation du préjudice éprouvé par ladite dame Féret en réduisant de 4.234 francs à 1.500 francs l'indemnité accordée pour diminution de force motrice et de 1.400 à 500 francs celle représentant le dommage causé par les infiltrations;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciable des faits de la cause en mettant à la charge de chaque partie la moitié des frais d'expertise;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à la restitution des sommes indûment payées :

Considérant que la compagnie ne justifie pas avoir soldé à la dame Féret le montant des condamnations prononcées par le conseil de préfecture et qu'il n'y a lieu, dès lors, de faire droit à ce chef de demande ;

Sur les intérêts :

Considérant que la compagnie ne justifie pas qu'ils aient été alloués à tort depuis le 25 novembre 1882, jour de la demande; qu'en outre la dame Féret a demandé les intérêts des intérêts par des mémoires enregistrés au Conseil d'État, les 8 avril 1886 et 4 mai 1887; qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts et qu'il y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point.. (Les indemnités allouées à la dame Féret sont réduites à 1.500 francs pour la diminution de force motrice de son moulin et à 500 francs pour l'inondation de ses terres situées en contre-bas du bief. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté. Intérêts des intérêts échus accordés à partir des 8 avril 1886 et 4 mai 1887. Masse des dépens supportés trois quarts par la dame Féret et un quart par la compagnie du Nord.)

(N° 161)

[8 juin 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Égouts. — (Sieur Millerand contre Ville de Paris.)

Irruption d'eau par suite de la vidange du réservoir de Montsouris, dommage causé à un immeuble : responsabilité de la ville; appréciation, après expertise ordonnée par le Conseil d'État, de l'indemnité due par la ville.

Intérêts.— Double emploi.— Non lieu à l'allocation d'intérêts du jour de la demande pour la partie de l'indemnité afférente à la privation de jouissance jusqu'au jour de l'arrêt, et faisant l'objet d'une allocation en capital, mais allocation des intérêts du jour de la décision pour cette partie de l'indemnité.

Travaux exécutés d'urgence : intérêts alloués du jour de la demande, et intérêts des intérêts dans les termes du Code civil.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'expertise susvisé qu'il sera fait une juste appréciation des dommages de toute nature causés au sieur Millerand par l'irruption des eaux dans son immeuble en évaluant l'ensemble du préjudice à la somme de 170.000 francs, savoir : 8.789f,38 pour travaux exécutés d'urgence au moment de l'accident, et 161.210 francs pour travaux à exécuter et privation de jouissance jusqu'à ce jour; que, conformément à la décision du Conseil d'État, statuant au contentieux, susvisée du 8 août 1885, les trois quarts desdites sommes, savoir : 6.592f,03 d'une part, et 120.907f,97 de l'autre, doivent être mis à la charge de la Ville de Paris, et que le dernier quart doit être supporté par le sieur Millerand;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

En ce qui concerne la somme de 6,592f,03 *pour travaux exécutés d'urgence en* 1877 *:*

Considérant que le sieur Millerand a demandé les intérêts à la date du 12 mars 1880; qu'il y a lieu de lui allouer les intérêts à partir de cette date; qu'il a formé, le 4 août 1881 et le 28 novembre 1887, une demande des intérêts; qu'à chacune de ces deux dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a lieu de décider, par application de l'article 1154 du Code civil, que les intérêts échus à chacune de ces deux dates seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêt au profit du sieur Millerand;

En ce qui concerne l'indemnité de 120.907f,97 *pour travaux à exécuter et privation de jouissance :*

Considérant que le sieur Millerand a demandé les intérêts le 12 mars 1880; mais que la somme de 120.907f,97, allouée au sieur Millerand comprenant une indemnité spéciale pour privation de jouissance jusqu'au jour de la présente décision, l'allocation d'intérêts depuis le jour de la demande ferait double emploi avec ladite indemnité; qu'il y a lieu dès lors d'accorder seulement au sieur Millerand les intérêts à partir de la présente décision; qu'il suit de là que la demande à fin d'intérêts des intérêts doit être rejetée par application de l'article 1154 du Code civil... (La Ville de Paris paiera au sieur Millerand: 1° 6.592f,03 avec intérêts du 12 mars 1880; 2° 120.907f,97 avec intérêts du jour de la présente décision. Les intérêts des intérêts de la somme de 6.592f,03 seront capitalisés aux dates des 4 août 1881 et 28 novembre 1887 pour produire eux-mêmes intérêt au profit du sieur Millerand. Le surplus des conclusions est rejeté. Les frais d'expertise et les dépens seront supportés par la Ville de Paris.)

(N° 162)

[8 juin 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Rues et places. — Égouts. — Branchements particuliers. — Servitude alléguée. — Indemnité. — Question préjudicielle. — (Ville de Rennes contre dame Lessard.)

La difficulté qui s'élève à l'occasion des torts et dommages provenant de la substitution d'un nouvean réseau d'égouts à l'ancien, votée par le conseil municipal et approuvée par décret, et de la suppression par voie de conséquence de branchements particuliers, doit être considérée comme se rattachant à des travaux publics, et par suite rentre dans la compétence du conseil de préfecture (*).

Dans le cas où les propriétaires riverains allèguent l'existence d'une servitude dérivant d'anciens accords intervenus entre la ville et leurs auteurs en exécution d'un ancien arrêt du Conseil du roi, qui les autoriserait à verser dans l'égout public les eaux de toute nature, et les matières provenant de leur maison au moyen de branchements particuliers, le conseil de préfecture ne doit pas renvoyer aux tribunaux judiciaires l'examen préjudiciel du point de savoir si cet arrêt a créé une semblable servitude. Il n'appartient qu'à l'autorité administrative d'interpréter cet arrêt du conseil intervenu pour l'exécution d'un travail public (**).

. . . .

CONSIDÉRANT que devant le conseil de préfecture la dame Lessard soutenait que les torts et dommages causés à sa propriété étaient la conséquence directe des travaux exécutés sur la voie publique par la ville de Rennes; que, dès lors, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, cette difficulté rentrait dans la compétence du conseil de préfecture; que si, à la vérité, la dame Lessard a invoqué l'existence d'un droit résultant pour elle d'anciens accords intervenus avec la ville en exécution d'un arrêt du Conseil du 29 avril 1725, elle n'a produit à l'appui de sa prétention aucun acte dont l'interprétation, à raison de sa

(*-**) Rapp. Trib. des conflits, 11 novembre 1882, de Bourgerel, et les notes (*Ann.* 1883, p. 698).

nature, ressortisse à l'autorité judiciaire; que le droit par elle invoqué ne pouvant, dès lors, résulter que de l'arrêt de 1725, il n'appartenait qu'à la juridiction administrative d'interpréter un acte administratif intervenu pour l'exécution d'un travail public; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis à statuer sur le dommage pouvant résulter pour la dame Lessard de la suppression du branchement particulier reliant son immeuble à l'ancien égout... (Arrêté réformé en tant qu'il a sursis à statuer sur le préjudice qu'aurait éprouvé la dame Lessard par suite de la suppression du branchement particulier reliant son immeuble à l'ancien égout. Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué sur le chef de réclamation ayant fait l'objet du sursis. La dame Lessard est condamnée aux dépens.)

(N° 163)

[15 juin 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Ansel et Cie).

Évaluation des dégradations : les experts ont visité le chemin, et ont pu, tant par eux-mêmes qu'à l'aide des documents produits, apprécier l'importance des dégradations en tenant compte de la quantité des objets transportés, du nombre et du poids des voitures, et de l'étendue du parcours (Voy. les observations de M. le commissaire du gouvernement) (*).

Transports de betteraves dans la commune de production par les cultivateurs. — Lorsque des cultivateurs transportent des betteraves provenant de leur récolte à une sucrerie située sur le territoire de leur commune, le fabricant peut être imposé à des subventions spéciales, à raison des dégradations extraordinaires causées, par ces transports, aux chemins vicinaux de cette commune, alors même que ces transports n'auraient pas fait l'objet de marchés préalables (**).

Pulpes. — Il n'est pas dû de subventions spéciales pour les dégradations causées par les transports de pulpes opérés par les cultivateurs, des sucreries à leurs fermes (***).

(*-**-***) Voy. Communes, table de dix années, 1875-1884 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*, p. 173). Sur la fin de non-recevoir, M. le commissaire du gou-

Procédure devant le Conseil d'Etat. Requêtes multiples. Mémoire ampliatif unique. — Lorsque des industriels se sont

---

vernement Valabrègue a fait observer que si le Conseil d'État déclarait non recevables les recours formés contre plusieurs arrêtés par une seule requête (19 mars 1886, Ragon, *Rec. du C. d'Ét.*, p. 249. Comp. toutefois conclusions de M. Levavasseur de Précourt sous l'arrêt Casse, 20 avril 1888, *Rec. du C. d'Ét.*, p. 345), cette jurisprudence était inapplicable dans l'espèce actuelle; les recours contre chaque arrêté ont fait l'objet d'une requête distincte; et les requérants pouvaient se référer pour leurs développements à un mémoire unique, les moyens de recours étant les mêmes dans toutes les affaires.

Au fond, M. le commissaire du gouvernement a présenté les observations suivantes... :

« ... Les demandes de subventions industrielles, quand elles concernent des chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun, doivent émaner du préfet ; mais aucune disposition législative ou réglementaire ne soumet ces demandes à des formes sacramentelles : il suffit pour que les demandes soient régulières que le préfet ait donné son approbation, soit à la demande elle-même, soit aux états de propositions dressés par le service vicinal (26 juin 1885, Bonjour, *Rec. du C. d'Ét.*, p. 615), ou qu'il soit intervenu d'une façon quelconque dans le règlement de ces subventions.

« Or, dans l'espèce, l'intervention du préfet nous paraît certaine : elle s'est manifestée à diverses reprises dans le cours de l'instruction et notamment en portant devant le conseil de préfecture le règlement des subventions réclamées aux requérants ;

« Le second moyen du recours est relatif aux irrégularités dont seraient entachées les expertises. Ces expertises seraient irrégulières : 1° parce qu'elles auraient été ordonnées par le sous-préfet et non par le conseil de préfecture; et 2° parce que les experts auraient prêté serment devant un officier public qui n'avait pas été régulièrement délégué à cet effet.

« L'article 14 de la loi du 21 mai 1836 se borne à dire que les subventions « seront réglées par les conseils de préfecture après expertises contradictoires... » et renvoie pour la nomination des experts au mode déterminé par l'article 17, aux termes duquel les experts sont nommés l'un par le sous-préfet et l'autre par les intéressés. L'article 14 n'indique point que c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prescrire l'expertise : on se trouve dans une situation analogue à celle qui est créée par la loi du 16 septembre 1807 ; or, dans un arrêt du 4 mai 1888 (Boulliez), *suprà*, p. 324, le Conseil d'État a décidé que l'expertise pouvait être régulièrement ordonnée par le préfet.

« En matière de subvention, un arrêt du 23 mars 1888, *Rec. du C. d'Ét.*, p. 295 (Deregnaucourt), s'est prononcé sur le moyen qui est aujourd'hui relevé par les sieurs Ansel et Cᵉ ; il a décidé que le fait par le sous-préfet d'avoir prescrit l'expertise ne constituait pas une irrégularité de nature à entraîner la nullité des opérations de cette expertise : il s'agissait du règlement des subventions dues par un industriel pour les dégradations occasionnées aux mêmes chemins que ceux qui ont été empruntées par les sieurs Ansel et Cᵉ ; il s'agissait des mêmes expertises qui avaient porté à la fois sur les subventions à demander au sieur Deregnaucourt et aux sieurs Ansel et Cᵉ.

« Nous croyons qu'il y a lieu de faire application aux requérants de cette jurisprudence.

« Les experts ont prêté serment devant les maires des communes intéressées.

pourvus contre divers arrêtés du conseil de préfecture, au moyen de requêtes distinctes, ils n'encourent pas la déchéance

Les requérants ne le contestent pas; ils contestent seulement que ces officiers publics eussent reçu du conseil de préfecture une délégation à cet effet. Mais ce moyen, ils ne l'ont pas produit devant le conseil de préfecture, l'irrégularité dont ils se plaignent, en admettant qu'elle existât, aurait été couverte par le silence qu'ils ont gardé devant les premiers juges; d'après votre arrêt du 23 mars 1888, *Rec. du C. d'Ét.*, p. 295 (Deregnaucourt), ils sont non recevables à l'invoquer pour la première fois devant le Conseil d'État.

« Les requérants critiquent ensuite les opérations des expertises, qui auraient été tardives et insuffisantes; les experts n'auraient pas constaté, *de visu*, les dégradations occasionnées par leurs transports; ils auraient établi les subventions qu'il y avait lieu de leur imposer par de simples calculs de cabinet.

« Les expertises n'ont pas été tardives; elles ont eu lieu dans l'année qui a suivi celle où les dégradations extraordinaires avaient été occasionnées; il est vrai que les suppléments d'expertise se sont produits ultérieurement; mais, comme nous l'avons dit, le conseil de préfecture n'en a tenu aucun compte, si ce n'est pour les années 1874 et 1875; et, d'ailleurs, ces expertises supplémentaires avaient pour objet de déterminer qu'elle était la quantité de betteraves qui avaient été transportées par les cultivateurs sur le territoire de la commune de production. Pour se livrer à cet examen, les experts le pouvaient en consultant les livres des fabricants de sucre.

« Les expertises ont-elles été insuffisantes? Les experts n'ont pu, à la vérité, constater *de visu* les dégradations extraordinaires causées par les sieurs Ansel et Cᵉ. Ces dégradations avaient été réparées au fur et à mesure qu'elles se produisaient. Ces réparations avaient un double but : faciliter la circulation, tant industrielle qu'ordinaire sur les chemins dégradés, et diminuer le montant des dépenses qu'auraient entraînées les retards apportés dans les travaux d'entretien et de réparation.

« La jurisprudence, telle qu'elle résulte de nombreux arrêts, n'exige pas que les experts aient constaté directement les dégradations causées; le plus souvent, ces constatations seraient absolument impossibles, par suite des réparations faites au moment où les transports sont effectués... Elle se borne à demander que les experts aient visité les chemins, qu'ils aient pu apprécier, par eux-mêmes et à l'aide des documents qui leur sont fournis, l'importance des dégradations causées par les industriels. Dans leurs opérations, ils doivent tenir compte de la quantité des objets transportés, du nombre et du poids des voitures, de l'étendue du parcours, de la saison et des diverses circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués, et de l'influence que toutes ces causes peuvent avoir sur les détériorations des chemins.

« Il nous semble, messieurs, que les experts se sont, en général, conformés à ces prescriptions de votre jurisprudence : qu'ils ont apprécié les divers éléments qui pouvaient avoir une influence sur la détérioration des chemins; ils ont comparé la circulation normale et la circulation industrielle; augmenté la première, et pour tenir compte aux industriels de leur droit de circuler sur les chemins, ils ont diminué, dans des proportions variant entre 15 et 40 p. 100 leur tonnage kilométrique. En général, et en l'absence de toute critique de détail sur les données de l'expertise, les chiffres auxquels ils sont arrivés nous paraissent devoir être maintenus.

« En dernier lieu, les requérants se plaignent de ce que ni les experts, ni le

par le fait qu'ils n'ont produit qu'un seul mémoire ampliatif (*).

Expertise ordonnée par le sous-préfet, et non par le conseil de préfecture; grief sans influence, dans l'espèce, les experts ont été nommés conformément à l'article 3 *de la loi du* 21 *mai* 1836 (**).

Double degré de juridiction. — Non recevabilité d'un grief tiré de l'irrégularité de l'expertise non produit devant le conseil de préfecture (***).

---

conseil de préfecture n'aient déduit des transports qui pouvaient être assujettis à des subventions spéciales les transports de betteraves faits par les cultivateurs sur le territoire de la commune de production.

« Cette distinction, que les requérants voudraient faire établir entre les transports faits par les cultivateurs sur le territoire de la commune de production ou en dehors de ce territoire, est contraire à la jurisprudence suivie depuis 1876.

« Par de nombreux arrêts, vous avez décidé qu'il y avait lieu de tenir compte, pour la fixation de la subvention, de l'ensemble des transports de betteraves destinés à l'approvisionnement de l'usine, et effectués par les cultivateurs, à quelque époque que les marchés aient été passés et sous quelque forme que ce soit, et sans distinguer entre les transports faits dans les limites de la commune de production ou hors du territoire de cette commune. (V. notamment 13 juin 1879, préfet du Pas-de-Calais contre Grard et Ce, *Ann.* 1879, p. 966, 18 mai 1888, *suprà*, p. 404, Chappat.)

« D'autre part, messieurs, il résulte de l'instruction que, dans le calcul des subventions, il n'a pas été tenu compte des transports de pulpes. Les subventions ont été établies en ne considérant que les transports de betteraves, de charbons et autres produits ayant un caractère industriel.

« Nous avons dit, messieurs, qu'en général les évaluations avaient été bien établies, et qu'il y avait lieu de maintenir les subventions telles qu'elles avaient été fixées. Nous avons cependant des critiques à élever contre quelques-unes des subventions allouées par le conseil de préfecture ..

« En ce qui concerne certains chemins, le coefficient de dégradation nous paraît empreint d'une évidente exagération. En général, le coefficient de dégradation par tonne kilométrique varie de 0^f,01 à 0^f,10 centimes; le Conseil d'État n'a admis un coefficient supérieur à 0^f,10 que dans les cas exceptionnels où il était justifié par des circonstances toutes spéciales qui avaient entraîné non seulement des dégradations extraordinaires, mais la ruine et la destruction du chemin. Or, dans l'espèce, pour un certain nombre de chemins, le conseil de préfecture, en homologuant purement et simplement le rapport d'expertise, a admis des coefficients beaucoup plus élevés : ils dépassent 0^f,10 par tonne kilométrique et atteignent, pour l'un d'eux, 0^f,63 par tonne kilométrique.

« Les experts ne donnent aucun motif pour justifier l'exagération de ces coefficients. Nous estimons qu'il y a lieu de ramener à un coefficient de 0^f,10 par tonne kilométrique tous les coefficients supérieurs à ce taux. Nous ferons remarquer que c'est déjà un taux fort élevé, et qui n'est admis que lorsque les dégradations extraordinaires ont été des plus importantes; il correspond, en effet, à 0^f,10 pour le transport d'une tonne sur un kilomètre... (*Ext. du Rec. des Arr. du C. d'Ét.*) »

(*-**-***) Voir la note de la page 475.

(Recours contre quinze arrêtés, en date des 25 et 31 juillet, 16 et 23 août et 10 octobre 1884 et 28 février 1885; Pas-de-Calais; subvention spéciale de 50.037 francs, pour dégradations extraordinaires; 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883, chemins de grande communication nos 52, 57, 65, 72, 73, 81, 86, 103, 171, 179 et 188);

Vu la loi du 21 mai 1836;

CONSIDÉRANT que les requêtes ci-dessus visées présentent à juger les mêmes questions; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Sur la recevabilité :

Considérant que les sieurs Ansel et Cie se sont pourvus par une requête distincte contre chacun des arrêtés attaqués; qu'ainsi le préfet du Pas-de-Calais n'est pas fondé à soutenir que les requérants n'ayant produit qu'un seul mémoire ampliatif ne sont recevables à attaquer que le premier desdits arrêtés;

Sur le grief tiré de ce que les expertises auraient été ordonnées par le sous-préfet :

Considérant que les subventions spéciales mises à la charge des requérants ont été réglées par le conseil de préfecture, sur le rapport d'experts nommés conformément à l'article 17 de la loi du 21 mai 1836; et que le fait que les expertises auraient été ordonnées par le sous-préfet ne constitue pas une irrégularité;

Sur le grief tiré de ce que les experts auraient prêté serment devant des fonctionnaires qui n'avaient pas reçu délégation du conseil de préfecture à cet effet :

Considérant qu'il n'est pas contesté que les experts ont prêté serment devant les maires des communes d'Houdain, d'Haillicourt, d'Hersin et autres, que les sieurs Ansel et Cie se bornent à soutenir que ces officiers publics n'avaient pas été désignés par le conseil de préfecture;

Considérant que les requérants n'ont pas discuté la régularité de l'expertise devant le conseil de préfecture et qu'ils ne sauraient, dès lors, la discuter aujourd'hui devant le Conseil d'État;

Sur les autres griefs :

Considérant que les faits allégués ne sont pas établis par l'instruction ou ne constituent pas des irrégularités de nature à entraîner l'annulation des expertises;

Au fond :

Considérant que, pour demander l'annulation des arrêtés attaqués, les sieurs Ansel et Cie soutiennent que les experts n'ont fait aucune constatation directe des dégradations, que les exper-

tises ont été insuffisantes et qu'on a fait à tort entrer en compte pour le calcul des subventions les transports de betteraves effectués sans marchés passés à l'avance et sur le territoire même des communes de production;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que les experts ont visité les chemins et qu'ils ont pu, tant par eux-mêmes qu'à l'aide des documents qui leur ont été fournis, apprécier l'importance des dégradations dont la réparation devait être mise à la charge des requérants; qu'il a été tenu compte dans les expertises de la quantité des objets transportés, du nombre et du poids des voitures, de l'étendue des parcours, de la saison et des diverses circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués et de l'influence que ces circonstances ont pu avoir sur la détérioration des chemins;

Considérant, d'autre part, que c'est avec raison qu'il a été tenu compte, pour la fixation des subventions, de l'ensemble des transports de betteraves destinées à l'approvisionnement de l'usine des requérants et effectués sur les chemins dont s'agit par des cultivateurs qui conduisaient leurs produits à la fabrique, à quelque époque que les marchés aient été passés et sous quelque forme que ce soit, et sans distinguer entre les transports faits dans les limites des communes de production et ceux faits hors du territoire de ces communes;

Considérant, enfin, qu'il n'a pas été tenu compte, dans le calcul des subventions, des transports de pulpes que les cultivateurs conduisaient de la fabrique à leurs fermes et qui ne pouvaient pas donner lieu à imposition de subventions spéciales;

Mais considérant que, si, en fixant à 3.594 francs pour l'année 1876, et les chemins n°s 52, 57, 72, 86 et 188; à 5.640 francs, 9.000 et 7.830 francs pour les années 1877, 1878 et 1879, et pour les chemins n°s 52, 57, 72, 86, 179 et 188; à 6.153 francs pour l'année 1880 et les chemins n°s 52, 57, 72, 73 et 86; à 2.720 francs pour l'année 1881 et pour les chemins n°s 52, 57 et 86; à 609 fr. pour l'année 1882 et pour les chemins n°s 72 et 86 (Houdain-Haillicourt), 179 et 188; à 254 francs pour l'année 1882 et les chemins n°s 52 et 86; à 5.547 francs pour l'année 1883 et pour les chemins n°s 52, 57, 65, 72, 86 et 188; les subventions qui doivent être mises à la charge des requérants à raison des dégra dations causées par leurs transports pendant lesdites anné auxdits chemins, le conseil de préfecture du Pas-de-Calais a fa une exacte appréciation desdites dégradations, il résulte de l'in struction qu'en condamnant les requérants à payer les somme

de : 259 francs et 542 francs pour les années 1874 et 1875 et le chemin n° 38; 450 francs pour l'année 1876 et les chemins n°s 73 et 179; 75 francs, 140 francs et 550 francs pour l'année 1880 et les chemins n°s 65, 188 et 179; de 264 francs, 70 francs, 898 fr., 222 francs, 53 francs, 289 francs, 335 francs et 291 francs pour l'année 1881 et les chemins n°s 81, 103, 72 (circonscription Houdain-Houdain), 73, 72 et 86 (Houdain-Haillicourt), 179 et 188; de 176 francs, 416 francs, 280 francs et 355 francs pour l'année 1882 et les chemins n°s 57, 72, 73 et 81; de 422 francs, 370 francs et 129 francs pour l'année 1883 et les chemins n°s 73, 171 et 179; ledit conseil a fait une évaluation exagérée des dégradations causées par leurs transports auxdits chemins pendant lesdites années et qu'il y a lieu de réduire les subventions qui leur ont été réclamées aux sommes suivantes : 50 francs et 85 francs pour les années 1874 et 1875 et le chemin n° 38; 66 francs et 71 francs pour l'année 1876 et les chemins n°s 73 et 179; 41 francs, 85 fr. et 392 francs pour l'année 1880 et les chemins n°s 65, 179 et 188; 184 francs, 53 francs, 377 francs, 116 francs, 31 francs, 250 francs, 262 francs, 224 francs pour l'année 1881 et les chemins n°s 81, 103, 72 (Houdain-Houdain), 73, 72 et 86 (Houdain-Haillicourt), 179 et 188; 88 francs, 134 francs, 247 francs et 288 francs pour l'année 1882 et les chemins n°s 57, 72 (Houdain-Houdain), 73 et 81; 168 francs, 336 francs et 92 francs pour l'année 1883 et pour les chemins n°s 73, 171 et 179... (Les subventions mises à la charge des sieurs Woussen et Cie et des sieurs Ansel et Cie à raison des dégradations extraordinaires causées par leurs transports pendant les années 1874 et 1875 au chemin n° 38; pendant l'année 1876 aux chemins n°s 73 et 179; pendant l'année 1880 aux chemins n°s 65, 188 et 179; pendant l'année 1881 aux chemins n°s 81, 103, 72 (Houdain-Houdain), 73, 72 et 86 (Houdain-Haillicourt) 79 et 188; pendant l'année 1882 aux chemins n°s 57, 72 (Houdain-Houdain), 73 et 81; pendant l'année 1883 aux chemins n°s 73, 171 et 179; sont fixées aux chiffres suivants : 50 francs, 85 francs, 66 francs et 71 francs; 41 francs, 85 francs et 392 francs; 184 francs, 53 francs, 377 francs, 116 fr.; 31 francs, 250 francs, 262 francs et 224 francs; 88 francs, 134 fr., 247 francs et 288 francs; 168 francs, 336 francs et 92 francs. Arrêtés réformés en ce qu'ils ont de contraire. Surplus rejeté.)

(N° 164)

[15 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Caserne d'artillerie. — [Sieurs Papon (héritiers) par Vignal.]

Changement de carrières : nécessité pour obéir à un ordre de service de s'approvisionner à des carrières plus éloignées que celles désignées au cahier des charges, lesquelles étaient impropres ou insuffisantes pour alimenter l'entreprise : indemnité : renvoi à l'expertise.

Matériaux approvisionnés : détérioration à la charge de l'administration : l'entrepreneur a pris les mesures nécessaires à leur conservation, l'État est en faute d'avoir ordonné l'extraction en mauvaise saison.

Intérêts d'une somme consignée par l'administration par suite du refus de l'entrepreneur de la recevoir, avant d'avoir approuvé le décompte détaillé des quantités de chaque ouvrage ayant servi à l'établir : faute de l'entrepreneur : rejet de la demande d'intérêts.

Art. 59, § 4. — Réclamation. Délai. — Recevabilité d'une réclamation formée dans le délai légal par lettre inscrite à sa date sur le registre de copie de l'entreprise : s'il n'est pas justifié que cette lettre soit parvenue aux bureaux du génie, elle a été visée dans une lettre ultérieure parvenue en son temps sans que les officiers du génie aient contesté avoir reçu la première (*). Renvoi à l'expertise.

Non lieu à statuer sur une réclamation à laquelle il a été fait droit par le ministre.

Retard dans les paiements, insuffisance dans les à-comptes, prétendues avances faites à l'administration : grief non établi. Rejet.

Sujétions. — Perte de briques par suite de l'appareil prescrit : Refus d'indemnité par application du cahier des charges qui prévoyait la pose d'après l'appareil ordonné et stipulait que les travaux de briques seraient payés au mètre cube.

Maçonnerie de briques façonnée devant être faite à la journée, absence d'attachements ; refus d'une plus-value.

(*) Rapp. 6 mars 1885, Raynal (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*, p 293).

Impostes mobiles : non-lieu à l'application de prix du bordereau pour impostes fixes : renvoi à l'expertise.

Travail imprévu : taille des ébrasements des portes et fenêtres, figurant aux carnets d'attachements : question de savoir si ce travail est compris dans la taille d'ébauchage pour surface non apparente : renvoi à l'expertise.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de l'entrepreneur tendant à la réformation des dispositions de l'arrêté qui ont déclaré non recevables les réclamations présentées sous les chefs* 1, 2, 6 *et* 11° *et celle relative à une fourniture d'étrésillons :*

Considérant que pour opposer à ces demandes la déchéance édictée par l'article 59, § 3, du devis général, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'il n'est pas établi que la lettre du 12 juin 1876 qui les contenait soit parvenue aux bureaux du génie.

Mais considérant que cette lettre, qui d'ailleurs figure à sa date au registre de copie de l'entreprise, a été visée explicitement dans une dépêche du 26 septembre 1877, parvenue en son temps sans que les officiers du génie aient contesté alors avoir reçu la première; que, si les réclamations ainsi formulées ne sont point parvenues aux bureaux de Clermont, ce fait dans les circonstances particulières où il s'est produit n'autorise pas l'État à rejeter comme tardives les demandes comprises sous les chefs 1 et 11, relatives à l'estimation des déblais de fondation et au transport de 39 mètres cubes de déblais et celle d'une somme de 311 francs pour la fourniture d'étrésillons; qu'il y a lieu de renvoyer aux experts l'examen de ces trois chefs de demande; que la fin de non-recevoir doit au contraire être maintenue en ce qui concerne le 2° chef, fouilles dans l'eau, qui n'a fait l'objet d'aucune réclamation en temps utile et le 6° chef, transport des décombres, l'entrepreneur ayant reconnu dans son mémoire au ministre du 28 avril 1880 que la prescription lui était opposable sur ce dernier point;

34° *chef : — Sur la demande de prix supplémentaires pour tailles des ébrasements des portes et fenêtres* (*chef* 33) *et pour taille refouillée des encadrements des portes intérieures :*

Considérant que le conseil de préfecture a rejeté ces deux réclamations, en se fondant sur ce que les frais de taille, d'ébauchage pour surfaces non apparentes rentrent dans le prix de la taille des parements vus et sur ce que par sa lettre du 30 août 1876 l'entrepreneur ne sollicitait pour ce travail qu'une indemnité gracieuse;

Mais considérant que la lettre susvisée peut être opposée à l'entrepreneur en ce qui concerne la taille refouillée des encadrements, mais non en ce qui touche l'ébrasement des portes et fenêtres objet du 33ᵉ chef; que ce travail qui figure sur les carnets d'attachement de l'administration a été admis par l'architecte sous la rubrique de taille rustiquée dite sabrée; que, dès lors, il y a lieu, tout en maintenant l'arrêté sur le 34ᵉ chef, de le réformer sur le 33ᵉ chef; et de confier aux experts le soin de déterminer si la main-d'œuvre exécutée pour l'ébrasement des portes et fenêtres peut être confondue avec la taille d'ébauchage pour surface non apparente et dans le cas de la négative quel prix devrait lui être appliqué;

35ᵉ *chef : — Sur les conclusions tendant à une allocation supplémentaire pour les petits bois des châssis vitrés :*

Considérant que par sa réclamation du 26 septembre 1877, l'entrepreneur demandait sous ce chef une somme de 1.019ᶠ,70; que, conformément aux calculs proposés par l'architecte et adoptés par le directeur du génie, il a été alloué pour cet objet, en suite de la décision ministérielle du 15 avril 1880, une somme de 1.035ᶠ,30; qu'en conséquence la demande supplémentaire a été rejetée à bon droit par le conseil de préfecture;

39ᵉ *chef : — Sur le recours incident du ministre tendant à ce que l'État soit exonéré de l'indemnité allouée à l'entrepreneur pour détérioration de la pierre de taille extraite par ordre du 31 décembre* 1875 :

Considérant que, si d'après l'article 24 du devis général, c'est à l'entrepreneur qu'incombaient les mesures à prendre et les dépenses à faire pour conserver les matériaux approvisionnés, le ministre n'établit pas que les précautions nécessaires aient été négligées; que, d'autre part, d'après l'article 31 du cahier des charges, les pierres à employer devaient être extraites en bonne saison; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a accordé à l'entrepreneur une indemnité de 1.656 francs pour pertes de pierres extraites en hiver sur l'ordre du génie;

43ᵉ *chef : — Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant au paiement d'une plus-value de* 23ᶠ,50 *par mètre cube de pierres de taille provenant des carrières non prévues :*

Considérant que, d'après l'article 34 du cahier des charges, les pierres de tailles devaient être tirées des carrières de Conthes, de Vergnols et de Faytout; qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les deux premières étaient impropres à

fournir les matériaux nécessaires et que la troisième qui devait par suite d'un marché antérieur, pourvoir à la construction d'un autre édifice important ne pouvait alimenter concurremment les travaux des casernes; que l'entrepreneur ayant dû, pour se conformer à un ordre pressant du génie, recourir aux carrières beaucoup plus éloignées de Lafaye et de Murat, est fondé à réclamer une plus-value; qu'il y a lieu en conséquence de réformer l'arrêté sur ce point et de confier aux experts le soin d'apprécier si l'allocation de 10 francs par mètre cube accordée par le ministre pour 365 mètres cubes doit être majorée et de quelle somme;

55° *chef : — Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant au paiement d'une somme de* 216 *francs pour perte de* 3.000 *briques de Lubière :*

Considérant qu'aux termes de l'article 54 du cahier des charges, les briques devaient être toujours posées suivant l'appareil ordonné et que les maçonneries d'une ou plusieurs épaisseurs de briques de plats devaient être payées au mètre cube; que, dès lors, en admettant que l'appareil prescrit ait obligé l'entrepreneur à scier un certain nombre de briques, le déchet qui en est résulté ne serait pas de nature à motiver une indemnité, et que le conseil de préfecture a rejeté avec raison cette réclamation;

56° *chef : Sur la demande d'une plus-value de* 340 *francs pour maçonnerie en briques de Lubière :*

Considérant que si, comme le soutient le requérant, une certaine quantité de cette maçonnerie se compose d'ouvrages façonnés pour ébrasements, fausses coupes et saillies, elle devait d'après l'article 60, § 3, du cahier des charges, être exécutée à la journée; que l'entrepreneur doit s'imputer de n'avoir pas fait prendre attachement spécial du temps passé à ce travail et qu'il n'y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point;

11° *chef : — Sur la demande d'une plus-value de* 3 *francs applicables à* 133 *impostes mobiles :*

Considérant que le n° 318 du bordereau prévoit un prix de 11f,70 par châssis de croisée en chêne avec imposte et dormants, que si, contrairement à la décision du conseil de préfecture, cet article du bordereau s'applique uniquement aux impostes fixes, comme le soutient le requérant, il serait fondé à réclamer un supplément de prix pour les impostes mobiles et qu'il convient de renvoyer aux experts l'examen de cette réclamation;

Sur la demande d'indemnité pour retard dans les paiements : — Considérant que l'entrepreneur soutient avoir été contraint par l'ordre du 4 mai 1877 de faire à l'État une avance de 65.000 francs

en sus de celles qui lui étaient imposées par les conditions de son marché;

Mais considérant que cette allégation, formellement contredite par l'administration du génie, n'est établie par aucune plainte contre l'insuffisance des acomptes, adressée au chef du génie pendant l'exécution des travaux et avant le 6 septembre 1877;

En ce qui touche les intérêts de la somme de 20.409 francs consignée par l'administration :

Considérant que cette somme représentant les allocations accordées par décision ministérielle a été offerte à l'entrepreneur et que celui-ci par sa lettre du 13 juin 1880 a refusé de la recevoir « sans avoir approuvé au préalable le décompte détaillé des quantités de chaque ouvrage ayant servi à l'établir;

Considérant que si le mandat proposé était inférieur au total de sa créance, le fait d'en toucher le montant ne faisait pas obstacle à ce que l'entrepreneur formulât ses réclamations devant l'autorité compétente; que, dès lors, le retard apporté au paiement n'étant pas imputable à l'administration, le conseil de préfecture a refusé avec raison le supplément d'intérêts afférent à la somme consignée;

Sur les intérêts et les intérêts d'intérêts :

Considérant que les intérêts des sommes reconnues exigibles ont été alloués par le conseil de préfecture à compter du 23 octobre 1880 et les intérêts des intérêts à partir du 4 mars 1884; que le requérant a demandé en outre les intérêts des intérêts par ses mémoires enregistrés au Conseil d'État le 16 mars 1885 et le 16 décembre 1886, qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts et qu'il y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point... (Les experts, outre la mission qui leur a été confiée, rechercheront si des suppléments de prix doivent être alloués à l'entrepreneur: 1° pour déblais de fondation; 2° pour transport de 39 mètres cubes de déblais de fondation; 3° pour fourniture d'étrésillons; 4° pour taille des ébrasements des portes et fenêtres; 5° pour substitutions des carrières de Lafaye et de Murat à celles prévues au marché; 6° pour fourniture d'impostes mobiles; et détermineront le montant des allocations qui peuvent être dues sous ces divers chefs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des intérêts des sommes allouées à compter des 16 mars 1885 et 16 décembre 1886. Surplus des conclusions du sieur Vignal et recours incident du ministre rejetés. État condamné aux trois quarts des dépens exposés devant le Conseil d'État.)

(N° 165)

[15 juin 1888]

Travaux publics. — Communes. — Honoraires d'architecte. — Employé révoqué. — Dommages-intérêts. — (Sieur Vandenbulcke contre ville d'Hazebrouck.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une demande en dommages-intérêts formée par un architecte employé communal, à raison de sa révocation (*).

Ce conseil est compétent pour connaître d'une demande de remise proportionnelle formée par un architecte communal, à raison de travaux publics exécutés dans la commune sans son concours. — Il s'agit d'une difficulté se rattachant à l'exécution de travaux publics (**).

L'architecte d'une ville, nommé avec un traitement fixe et une remise proportionnelle sur les travaux par lui exécutés, n'a pas droit à des honoraires pour des travaux que le maire a fait exécuter sans son concours à raison de l'impossibilité où il aurait été de donner des soins assidus suffisants à ces travaux.

. . . .

EN CE QUI CONCERNE *la demande du sieur Vandenbulcke tendant à ce que la ville d'Hazebrouck soit condamnée à lui payer une somme de* 3.715f,65, *à titre de remises proportionnelles sur divers travaux exécutés sans son concours, et pendant la durée de ses fonctions d'architecte communal;*

Sur la compétence :

Considérant que la demande du sieur Vandenbulck avait pour objet des difficultés relatives à l'exécution de travaux publics sur lesquels le requérant réclamait une remise proportionnelle, à titre d'architecte ordinaire de la ville; que, dans ces conditions, il appartenait au conseil de préfecture, par application de la loi du 28 pluviôse an VIII, de statuer sur ladite contestation;

Au fond :

Considérant que le sieur Vandenbulcke reconnaît qu'il n'a pris aucune part, ni à la rédaction des projets, ni à la surveillance ou

(*-**) Voy. table 1875-1884, v[is] Communes, section 6, p. 80, et Travaux publics, p. 778 et 880 (*Rec. du C. d'Ét.*)

au règlement des travaux dont s'agit; qu'il résulte de l'instruction que, si le requérant n'a pas été chargé de la direction desdits travaux, c'est parce que ses occupations professionnelles ne lui laissaient pas la possibilité d'apporter à cette tâche les soins continus que l'administration municipale était en droit d'exiger de lui; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à se prévaloir de l'arrêté du maire d'Hazebrouck qui l'a nommé architecte de la ville, avec un traitement fixe de 500 francs, et des remises proportionnelles sur tous les travaux qu'il mettrait à exécution, pour réclamer des honoraires sur le montant des travaux qui ont été effectués sans son concours, pour le compte de ladite ville;

En ce qui concerne la demande du sieur Vandenbulcke tendant à obtenir une somme de 5.000 *francs à titre d'indemnité à raison de sa révocation :*

Considérant que le sieur Vandenbulcke, nommé architecte de la ville d'Hazebrouck par arrêté du maire du 1er juillet 1877, était un employé municipal dans les attributions duquel rentraient l'exécution et la surveillance des travaux de voirie; que sa demande d'une indemnité de 5.000 francs est fondée exclusivement sur le dommage que lui aurait causé l'acte administratif qui l'a révoqué, et ne soulève aucune difficulté relative aux travaux publics exécutés sous ses ordres; que, dès lors, cette demande n'est pas de celles dont il appartient au conseil de préfecture de connaître par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent... (Rejet avec dépens.)

(N° 166)

[15 juin 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Gêne momentanée. —
(Sieur Jary contre Ville de Paris.)

L'établissement d'un escalier à proximité d'un café, pour racheter une différence de niveau entre deux parties de trottoirs dont l'une a été abaissée, n'est pas de nature à ouvrir un droit à indemnité au profit du propriétaire du café, si aucun changement n'a été apporté à la partie du trottoir sur laquelle se trouvent les accès directs de son établissement.

Les avantages que des opérations de voirie ont pu procurer

à certains établissements ne sont pas de nature à ouvrir un droit à indemnité en faveur d'un établissement similaire qui n'en a pas profité. — Le dommage dont il s'agit n'est ni direct ni matériel.

La suppression momentanée de l'un des accès d'un café par suite des travaux de voirie n'est pas de nature à donner droit à indemnité au profit du propriétaire du café, lorsqu'il a conservé un accès par un autre côté et que les travaux n'ont pas entraîné des inconvénients excédant la mesure de ceux que les riverains des voies publiques doivent supporter sans indemnité (*).

. . . .

EN CE QUI CONCERNE *le dommage résultant de l'interruption des accès du café du sieur Jary pendant les travaux :*

Considérant qu'en admettant qu'une gêne momentanée ait éte apportée à la circulation aux abords de l'établissement du sieur Jary, par l'exécution de travaux de voirie nécessités par la reconstruction du théâtre de la Porte-Saint-Martin, il résulte de l'instruction que l'accès de l'établissement est resté libre du côté opposé au théâtre, et que ces travaux, à raison de leur nature et de leur importance, n'ont pas entraîné pour le sieur Jary des inconvénients qui aient excédé la mesure de ceux que les riverains des voies publiques sont tenus de supporter sans indemnité; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité formée par le sieur Jary;

En ce qui concerne les dommages résultant de la pose d'un escalier au-devant de la façade du café et de l'excavation pratiquée au droit de ladite façade :

Considérant que la ville de Paris a exécuté en 1872 des travaux à l'effet d'abaisser le trottoir du boulevard Saint-Martin pour faciliter les accès du théâtre de la Porte-Saint-Martin; qu'au-devant de la maison, sise 14, boulevard Saint-Martin, où le sieur Jary exploitait un fonds de cafetier-limonadier, le trottoir a été maintenu à son ancien niveau, et a été relié au trottoir établi devant les immeubles portant les n°s 16 et suivants par un escalier de douze marches; que, si en 1873 une partie de la maison n° 14 a été abaissée au niveau du trottoir établi le long du

(*) Voy., dans le même sens, 12 décembre 1884, Lamy (*Ann.* 1885, p. 410); Rap. 22 mai 1885, Deschault (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*, p. 552).

théâtre de la Porte-Saint-Martin, il résulte de l'instruction que le sieur Jary n'avait aucun droit de jouissance sur cette partie de l'immeuble et qu'au droit de la façade du café aucun changement n'a été apporté aux accès directs de cet établissement; qu'en admettant que la différence de niveau entre l'ancien trottoir et le trottoir construit en 1872 ait eu pour effet de favoriser d'autres cafés établis entre celui du sieur Jary et le théâtre de la Porte-Saint-Martin, les dommages dont il s'agit n'ont pas le caractère de dommages directs et matériels pouvant ouvrir un droit à indemnité; qu'ainsi le sieur Jary n'est pas fondé à demander de ce chef la réformation de l'arrêté attaqué... (Rejet avec dépens.)

(N° 167)

[15 juin 1888]

Travaux publics. — Voirie urbaine. — Ville de Paris. — Dommages. — Expropriation. — Décision du jury. — (Ville de Paris contre héritiers Renoult.)

Lorsqu'une décision du jury d'expropriation ayant accordé à un propriétaire une indemnité pour dépossession partielle de terrains incorporés à la voie publique, ce propriétaire réclame une indemnité à raison de dommages résultant des travaux en vue desquels l'expropriation a eu lieu, la juridiction administrative, saisie de la demande en indemnité n'est pas tenue de renvoyer à l'autorité judiciaire l'interprétation de la décision du jury, s'il est constant que le dommage allégué a été prévu par le jury (*).

— Frais d'expertise à la charge de la partie qui succombe.

. . . .

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture de la Seine, saisi d'une demande d'indemnité par les consorts Renoult pour le dommage que l'ouverture de la rue de Tolbiac a causé à leur immeuble, a sursis à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait déterminé

(*) Il y a, sur la limite des compétences administrative et judiciaire, dans cette matière, accord entre la jurisprudence du Conseil d'État et celle de la Cour de cassation. — Voy. Conseil d'État. Lassonnery, 6 mars 1869, p. 219; compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, 12 mai 1876 (*Ann.* 1878, p. 110); compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, 28 mars 1879 (*Ann.* 1879, p. 580); Cour de cassation, Lévêque, 17 mars 1883, Dall. 86, I, p. 112 et la note.

le sens et la portée d'une décision du 23 juin 1876, par laquelle le jury d'expropriation a accordé aux époux Renoult une somme de 22.000 francs pour la dépossession partielle de leur immeuble.

Mais considérant que le déchaussement d'une portion de l'immeuble des consorts Renoult était la conséquence immédiate et nécessaire de l'ouverture de la rue de Tolbiac; qu'il n'est pas contesté que sur l'axe de la chaussée la différence de niveau correspond à celle que faisaient prévoir les indications du plan parcellaire soumis au jury; que si, par suite de la déclivité du sol, cette différence se trouve supérieure sur un des côtés de la rue, cette circonstance a été révélée au jury par l'inspection même des lieux lors de la visite à laquelle il a été procédé, et qu'elle a nécessairement constitué un des éléments de l'indemnité accordée; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis à statuer au fond et renvoyé à l'autorité judiciaire l'interprétation de la décision du jury;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les mettre à la charge des consorts Renoult dont la demande est reconnue mal fondée... (Arrêté annulé. Demande d'indemnité des consorts Renoult rejetée avec dépens du présent pourvoi, et ceux de première instance, y compris les frais d'expertise.)

(N° 168)

[15 juin 1888]

Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables. — Coupes d'osiers. — Contravention. — Question de propriété. — Sursis. — (Ministre des Travaux publics contre sieur Loisnel.)

Le conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal de contravention déclaré à un propriétaire riverain d'un fleuve, qui a coupé des osiers accrus sur les bords n'est pas tenu de surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire, saisie de la question de propriété, ait rendu sa décision. — Il appartient au conseil de préfecture de décider si le terrain sur lequel les osiers ont été coupés fait ou non partie du domaine public (*).

(*) Rapp. 5 janvier 1877, Martin (*Ann.* 1877, p. 110 et les notes); 7 août 1866, Drouet (*Ann.* 1887, p. 289); 18 février 1887, Bouilliez (*Ann.* 1888, p. 5).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il appartenait au conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal dressé contre le sieur Loisnel pour avoir pratiqué des coupes dans des plantations d'osiers faites par l'administration sur les francs-bords de la Seine, de rechercher et de décider si le terrain sur lequel ces coupes ont été faites dépendait ou non du domaine public; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise a décidé qu'il serait sursis à statuer sur ledit procès-verbal jusqu'à ce que la question de propriété du terrain dont s'agit ait été tranchée par les tribunaux civils; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer le sieur Loisnel devant le même conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra sur le procès-verbal dressé contre lui le 7 décembre 1886...

(Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra.)

(N° 169)

[22 juin 1888]

Communes. — Traités pour l'éclairage au gaz. — Compagnie concessionnaire. — Lumière électrique. — Compagnie rivale. — Grande voirie. — Maire. — Procédure. — Arrêté interlocutoire. — (Ville de Tullins contre compagnie du Gaz de Tullins.)

L'arrêté par lequel un conseil de préfecture admet le principe d'un droit à indemnité, et ordonne une expertise à l'effet d'en fixer le montant, est interlocutoire.

Lorsqu'une commune a concédé à une compagnie de gaz le droit exclusif de la pose des tuyaux et de l'éclairage, tant en ce qui concerne la grande que la petite voirie, elle s'interdit uniquement d'autoriser ou de favoriser sur le territoire de la commune tout établissement pouvant faire concurrence au double privilège accordé à la compagnie, mais elle ne prend pas l'engagement de garantir la compagnie contre toute concurrence étrangère même sur les routes nationales et départementales. Dès lors elle n'est pas responsable du préjudice qui peut résulter pour le concessionnaire de l'autorisation accordée par l'administration à un tiers de se servir des poteaux télégraphiques

établis sur les routes nationales et départementales traversant le territoire de la commune pour la distribution de la lumière électrique (*).

Vu la requête de la ville de Tullins... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 3 avril 1886, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère, dans une instance pendante entre elle et la compagnie du Gaz de Tullins à Rives, a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si un préjudice a été causé à ladite compagnie par la distribution de la lumière électrique faite par la société Lapeyre et Ce sur le territoire de la commune et d'en évaluer le montant; — *Ce faisant attendu* que cet arrêté est nettement interlocutoire; qu'il a, à tort, déclaré la commune responsable du dommage allégué par la compagnie du Gaz et qui proviendrait de ce que, au détriment de ses intérêts et en violation du privilège que lui garantit un traité passé avec la municipalité, le 13 février 1876, des appareils servant à la fourniture de la lumière électrique aux établissements riverains ont été placés par la société Lapeyre, sur la route nationale n° 92 et sur la route départementale n° 19, dans la traverse du territoire communal; qu'en effet le sol de ces routes échappe à l'autorité du maire; que, dès lors, la municipalité ne pouvait entendre et n'a pas entendu, dans son traité, garantir à la compagnie du Gaz la jouissance privative du sol de ces voies dont l'Administration supérieure a seule qualité pour disposer; que l'article 1er du traité signifie uniquement que la fourniture de l'éclairage aux riverains de la grande voirie entrait dans les prévisions du marché, sous la réserve que le concessionnaire obtiendrait du préfet l'autorisation nécessaire; que la seule obligation qui incombait à l'autorité municipale en vertu du traité était d'émettre un avis défavorable au moment où, par application de l'article 98, § 3, de la loi du 5 avril 1884, elle serait consultée par le préfet sur les demandes de permissions ayant pour objet l'installation, par d'autres entrepreneurs, d'appareils d'éclairage; qu'à cet égard elle s'est conformé à ses engagements, notamment en ce qui concerne la permission de voirie demandée par la société Lapeyre et Ce après un procès-verbal de contravention; condamner

(*) Voy. 17 novembre 1882, compagnie des Eaux de Courbevoie (*Ann.* 1883, p. 799) et les conclusions de M. Marguerie, commissaire du gouvernement; Cour de cassation, 25 juillet 1882, *Sirey,* 83, 1, p. 76; 8 août 1883, Dall., 84, 1, p. 81; 22 juin 1882, circulaire du ministre des travaux publics (*Ann.* 1882, p. 888).

la compagnie du Gaz à 1.000 francs de dommages-intérêts et aux dépens;

Vu le mémoire en défense de la compagnie du Gaz de Tullins à Rives, tendant au rejet du pourvoi avec dépens : 1° comme non recevable, attendu que l'arrêté attaqué est purement préparatoire, qu'en effet le conseil de préfecture s'est borné à ordonner une expertise tous droits et moyens réservés; 2° subsidiairement comme mal fondé, par les motifs que la ville, par son traité à concédé un monopole de fait, sinon de droit, embrassant la grande et la petite voirie; que si, par le fait d'une erreur juridique sur l'étendue de ses droits, la commune ne peut assurer la réalisation d'une partie de sa promesse, la compagnie exposante ne saurait être condamnée à supporter seule les conséquences de cette erreur; que, d'ailleurs, le maire de Tullins a manqué à ses obligations en ne revendiquant pas, comme l'y autorisait l'article 98, § 3, de la loi du 5 avril 1884, le droit d'exprimer son avis lorsque l'autorité supérieure a autorisé la pose des fils de la société Lapeyre, qu'ainsi il a commis une faute de nature à engager la responsabilité de la commune;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LA RECEVABILITÉ :

Considérant que si, aux termes de l'arrêté attaqué, la mission donnée aux experts doit porter aussi bien sur la constatation de l'existence même du préjudice allégué, que sur le montant de l'indemnité qui pourrait être allouée à la compagnie, le conseil de préfecture n'a ordonné l'expertise qu'après avoir, contrairement aux conclusions de la ville de Tullins, décidé que ladite ville était responsable vis-à-vis de la compagnie, du dommage que celle-ci aurait souffert, qu'ainsi l'arrêté attaqué a le caractère interlocutoire, et que, en conséquence, la ville de Tullins est recevable à en demander l'annulation;

AU FOND :

Considérant que, par le traité en date du 13 février 1876, qui concède à la compagnie du Gaz de Tullins à Rives le droit exclusif de la pose des tuyaux et de l'éclairage tant en ce qui concerne la grande que la petite voirie, la ville de Tullins s'est interdit uniquement d'autoriser ou de favoriser, sur le territoire de la commune, tout établissement pouvant faire concurrence au double privilège accordé à la compagnie; mais qu'aucune disposition dudit traité n'a eu pour but et n'a pu avoir pour effet de garantir ladite compagnie contre la pose de fils destinés à distribuer la lumière électrique, en empruntant les poteaux télégraphiques

établis sur le sol de la route nationale n° 92 et de la route départementale n° 19;

Considérant, d'autre part, que la ville de Tullins n'a pas mis à profit pour elle-même l'établissement de ces fils; et que l'instruction ne fait ressortir aucun fait constituant une atteinte directe au traité précité ou impliquant la méconnaissance par la ville des obligations résultant pour elle de ce contrat, qui soit de nature à engager sa responsabilité; que de ce qui précède il résulte que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de rechercher l'existence du préjudice qui serait résulté pour la compagnie de l'établissement des fils dont s'agit et d'évaluer le montant de l'indemnité qui pourrait être due de ce chef par la ville;

Sur les conclusions à fins de dommages-intérêts :

Considérant que la ville de Tullins n'établit pas que l'action à elle intentée par la compagnie du Gaz lui ait causé un préjudice dont il lui serait dû réparation... (Arrêté annulé. Conclusions de la ville de Tullins à fins de dommages-intérêts rejetées. Compagnie du Gaz de Tullins condamnée aux dépens.)

(N° 170)

[22 juin 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Desboves.)

Matériaux soumis aux droits d'octroi. — La circonstance que les matériaux transportés seraient frappés à leur entrée dans la ville d'une taxe d'octroi, n'est pas de nature à empêcher la commune de réclamer une subvention spéciale pour dégradation extraordinaire de ses chemins.

(Recours contre un arrêté du 27 mars 1885; Aisne; subvention spéciale de 222 francs à raison des dégradations extraordinaires causées au chemin vicinal ordinaire n° 13 de la commune de Soissons; 1883);

Vu la loi du 21 mai 1836;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que la subvention réclamée au sieur Desboves n'aurait pas été calculée d'après les seules dégradations commises sur le chemin vicinal ordinaire n° 13 :*

Considérant que l'état de proposition dressé par les agents voyers n'a indiqué comme devant donner lieu, de la part du sieur Desboves, à une subvention spéciale, que le chemin vicinal ordinaire n° 13; qu'en ce qui concerne cet industriel, le procès-verbal d'expertise et l'arrêté du conseil de préfecture ne se réfèrent qu'aux dégradations commises sur ce chemin;

Sur le moyen tiré de ce que des droits d'octroi étant perçus sur les matériaux transportés par le requérant, il ne doit pas de subventions spéciales à raison de ces transports :

Considérant que les droits d'octroi auxquels les objets transportés peuvent être assujettis ne sauraient avoir pour effet d'affranchir les industriels de l'obligation mise à leur charge par l'article 14 de la loi du 21 mai 1836;

AU FOND :

Considérant que les experts ont constaté l'existence et l'importance des dégradations extraordinaires dont la réparation devait être mise à la charge du sieur Desboves à raison des transports effectués par lui sur le chemin vicinal ordinaire, n° 13 ; et que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de la somme nécessaire à la réparation desdites dégradations en la fixant à 222 francs... (Rejet.)

(N° 171)

[22 juin 1888]

Cours d'eau non navigable. — Curage d'office. — Mise en demeure. — (Veuve Michau.)

Lorsqu'un arrêté préfectoral prescrivant le curage d'un ruisseau a été publié et affiché dans la commune et qu'un nouvel arrêté enjoignant au riverain de curer sa propriété dans le délai de quinzaine lui a été notifié, ce riverain doit être condamné aux frais du curage qui a été fait d'office (*).

(Recours contre un arrêté du 22 septembre 1886; Charente-Inférieure; taxe de 12f,80 pour frais des travaux de curage exécuté d'office en 1886 dans le ruisseau le Cuquet au droit de la

---

(*) Voy. 11 février 1887, Beau (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*, p. 137).

propriété de la requérante dans la commune de Saint-Pierre-d'Armilly);

Vu les lois des 22 décembre 1789, janvier 1790, 12-20 août 1790 et 6 octobre 1791;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté, en date du 17 novembre 1881, par lequel le préfet de la Charente-Inférieure a prescrit le curage du ruisseau le Cuquet dans la commune de Saint-Pierre-d'Armilly a été publié et affiché dans ladite commune;

Considérant, d'autre part, que, du certificat du maire de la commune de Saint-Pierre-d'Armilly, il résulte qu'à la date du 5 novembre 1885, la dame Michau a reçu notification d'un arrêté du préfet du 30 octobre précédent lui enjoignant d'exécuter, dans le délai de quinze jours, les travaux de curage prescrits par l'arrêté du 17 novembre 1881; que, dès lors, la requérante n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'a pas eu connaissance de l'obligation imposée aux propriétaires riverains du Cuquet de curer ledit ruisseau; et que, les travaux n'ayant pas été effectués par la requérante, c'est avec raison qu'elle a été imposée pour le curage opéré d'office au droit de sa propriété par les soins de l'administration... (Rejet.)

(N° 172)

[22 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Appareil hydraulique. — (Commune de Pontcarré.)

Un entrepreneur s'est engagé envers une commune à établir un appareil hydraulique en garantissant pendant cinq ans que l'appareil procurera un débit déterminé à l'avance; la machine n'ayant pas procuré le débit promis, la commune peut se refuser à payer le solde de garantie: si c'est en partie faute d'entretien de l'appareil par la commune qu'il n'a pas donné les résultats attendus, il n'est pas contesté que l'entrepreneur n'a pas satisfait à ses engagements.

Frais de réparation de l'appareil à la charge de la commune qui a négligé de l'entretenir.

VU LA REQUÊTE de la commune de Pontcarré... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de pré-

fecture de Seine-et-Marne du 30 janvier 1884, en tant qu'il l'a condamnée à payer au sieur Hanriau, entrepreneur, chargé de l'établissement d'un appareil hydraulique, une somme de 150 francs pour frais de réparation dudit appareil, et en ce qu'il a rejeté la demande de dommages-intérêts formée par la commune contre ledit sieur Hanriau ; — *Ce faisant*... allouer à la commune des dommages-intérêts dont le quantum sera à déterminer par les experts, et la décharger des condamnations prononcées contre elle ;

Vu le mémoire en défense et recours incident... tendant, d'une part, au rejet de la requête de la commune de Pontcarré... ; d'autre part, et en ce qui concerne le recours incident, à ce que la commune soit condamnée à lui payer, outre les sommes allouées par les arrêtés antérieurs du conseil de préfecture, la somme de 1.000 francs restant due sur le capital, laquelle a été réservée à titre de retenue de garantie, par les motifs que ce n'est pas l'entrepreneur qui est tenu de prouver que les travaux ont été effectués conformément à la convention, alors que la réception définitive a eu lieu et que le délai de garantie fixé à cinq ans est expiré ; que la commune ayant été reconnue, dans la première partie de l'arrêté, responsable de l'insuffisance du débit de l'appareil, aucune faute ne pouvait être reprochée à l'entrepreneur qui avait droit dès lors au paiement intégral du prix fixé au contrat ;

Vu la loi du 28 pluviose, an VIII, article 4, et celle du 18 juillet 1837 ;

SUR LE POURVOI *de la commune de Pontcarré et le recours incident du sieur Hanriau :*

Considérant qu'en vertu d'un traité passé le 8 mai 1875 entre la commune de Pontcarré et le sieur Hanriau, pour la construction d'un appareil destiné à fournir l'eau nécessaire aux besoins de la commune, cet entrepreneur s'est engagé à établir une machine hydraulique capable d'élever au moins 12.000 litres d'eau par 24 heures à deux mètres au-dessus du sol, et a garanti pendant cinq ans la bonne confection et le bon fonctionnement des ouvrages ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, lors de la réception définitive qui a eu lieu le 7 juin 1877, l'appareil donnait la quantité d'eau prévue par le contrat, mais que, postérieurement à cette date et avant l'expiration du délai de garantie fixé à cinq années par ledit contrat, le volume d'eau stipulé n'était plus entièrement fourni ;

Considérant que, pour rejeter la demande d'indemnité formée par la commune de Pontcarré contre le sieur Hanriau, à raison de l'insuffisance du volume d'eau fourni, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que cette diminution devait être attribuée, au moins en partie, au défaut d'entretien de l'appareil par la commune, et qu'il n'est pas justifié que le conseil de préfecture ait ainsi fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

Considérant, d'autre part, que le sieur Hanriau n'ayant pas, ainsi qu'il est ci-dessus reconnu, satisfait entièrement aux engagements contractés par lui en vertu de la convention précitée, n'était pas fondé à réclamer, dès à présent, le paiement de la somme de 1.000 francs formant le solde de son entreprise et retenue par la commune à titre de garantie; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la somme dont il s'agit serait retenue par la commune jusqu'à ce que l'entrepreneur ait fait constater que l'appareil hydraulique par lui établi fournît au moins 12.000 litres par 24 heures, conformément aux clauses du traité du 8 mai 1875;

En ce qui concerne la somme de 450 francs allouée à l'entrepreneur pour frais de réparation de la machine :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des rapports des experts, que les travaux de réparation effectués pour remettre l'appareil en marche, au cours de ladite expertise, ont été rendus nécessaires par le défaut d'entretien de la part de la commune pendant cinq ans environ; qu'ainsi c'est à bon droit que le montant de ces travaux a été mis à sa charge jusqu'à concurrence de la somme de 450 francs fixée par les experts, avec les intérêts à 5 p. 100 à partir du 3 décembre 1883... (Requête de la commune de Pontcarré et recours incident du sieur Hanriau rejetés. Dépens faits devant le Conseil d'État supportés par la commune.)

(N° 173)

[22 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — École. — Travaux supplémentaires. — Entrepreneur et architecte. — Responsabilité. — (Sieurs Laurent et Cordier, contre la Ville de Paris.)

L'entrepreneur qui exécute des travaux supplémentaires non

autorisés par le conseil municipal, d'après les ordres de l'architecte, auxquels il doit se conformer, aux termes du cahier des charges, a droit au paiement intégral de ces travaux.

L'architecte qui a exécuté des travaux de luxe formellement prohibés par le conseil municipal, et excédant de moitié le montant du devis, doit garantie à la ville pour l'excédant de dépenses en résultant sans pouvoir se prévaloir de la présence des agents de la ville sur les chantiers : cette circonstance est seulement de nature à diminuer sa part de responsabilité qui est limitée à la perte du solde de ses honoraires (15.000 francs.)

Intérêts. — Une demande en capitalisation des intérêts des sommes retenues par la ville doit être rejetée lorsqu'elle n'est formée devant le conseil de préfecture qu'après qu'il est dessaisi de la demande relative à la validité des retenues faites par la ville.

Frais d'expertise à la charge de la partie qui a fait des offres insuffisantes.

Vu : 1° LA REQUÊTE... du sieur Laurent... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 11 mai 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, après avoir fixé à 1.650.448f,58 le montant total des travaux exécutés par le sieur Laurent pour la construction de trois écoles situées à Paris, rue Laugier, rue du Pont-de-Lodi et avenue Daumesnil, sous la direction du sieur Cordier, architecte, n'a condamné la ville de Paris à lui payer les travaux de luxe, dont le montant a été fixé à la somme de 132.758f,15 que jusqu'à concurrence de 88.505f,43; *Ce faisant*... condamner la ville de Paris à lui payer le montant intégral des travaux avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens;

Vu 2° la requête du sieur Cordier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — le même arrêté du 11 mai 1883, qui a mis à sa charge le paiement desdits travaux jusqu'à concurrence de 22.126f,36 sous déduction des honoraires de 15.000 francs lui restant dus; — *Ce faisant*, *attendu* que l'excédant de dépenses reproché au sieur Cordier provient uniquement des détails d'exécution dont l'architecte est le seul juge, conformément à l'avis des experts; que les prétendus travaux de luxe ont été, comme tous les autres, acceptés et approuvés par l'administration; que les dépassements de crédits ont été signalés en temps utile par les inspecteurs généraux, sous l'autorité desquels avait été placé le sieur Cordier; que tous les auxiliaires de cet architecte, rédac-

teurs de devis, vérificateurs et réviseurs, étaient des agents de l'administration municipale; qu'ils ont pu se montrer négligents dans l'exercice de leur contrôle, au point de vue notamment de la comptabilité, mais que l'architecte, dont l'initiative et la liberté d'action étaient limitées de tous côtés, est en droit de décliner toute responsabilité; décharger le sieur Cordier des condamnations prononcées contre lui, maintenir la disposition de l'arrêté ordonnant le paiement intégral de ses honoraires et condamner la ville de Paris aux dépens;

Vu le mémoire en défense de la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil: — 1° rejeter les pourvois avec dépens...; 2° faisant droit au recours incident de la ville de Paris, fixer le montant total des travaux exécutés par l'entrepreneur Laurent à la somme de 1.612.636f,25; laisser à la charge soit dudit entrepreneur, soit de l'architecte Cordier, s'il y a lieu, le montant des travaux de luxe qui doivent être évalués à 195.209f04; rejeter la demande du sieur Cordier à fin de paiement de la somme de 15.000 francs à titre de complément d'honoraires; exclure de la capitalisation des intérêts prononcée au profit de l'entrepreneur celle afférente à la somme de 95.835f,06 formant le montant des retenues pour retards, en tant que ladite capitalisation aurait été demandée par lui, devant le conseil de préfecture, par sa requête du 8 novembre 1880;

Vu la loi du 28 pluviôse, an VIII;

CONSIDÉRANT que les pouvoirs ci-dessus visés sont dirigés contre le même arrêté et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant que le total des dépenses approuvées par le conseil municipal en vue de la construction des trois écoles confiée à l'architecte Cordier, non compris les honoraires de l'architecte fixés à 30.000 francs, s'élevait à 1.025.000 francs et que du rapport susvisé des experts il résulte que le décompte des travaux exécutés par l'entrepreneur Laurent a atteint le chiffre de 1.650.448f,58; que si l'excédant des dépenses sur les prévisions du devis est en grande partie justifié par des nécessités survenues en cours d'exécution ou par des changements de détail présentant une réelle utilité pour la ville de Paris, il résulte de l'instruction que l'architecte a cherché à atteindre dans l'exécution des travaux une perfection exagérée et que la nature et la qualité des matériaux, leur mode d'emploi ont entraîné un surcroît de dépenses qu'il y a lieu de fixer à la somme de 132.758f,15 conformément aux évaluations des experts;

Considérant que la ville de Paris soutient que c'est à tort qu'elle a été condamnée par le conseil de préfecture à supporter la moitié de ces travaux supplémentaires qui n'étaient pas nécessaires pour la bonne exécution de l'entreprise et dont la dépense tout entière doit être laissée à la charge soit de l'entrepreneur, soit de l'architecte;

Considérant, en ce qui concerne l'entrepreneur, qu'il n'est pas contesté que les plans d'ensemble et les parties essentielles des projets primitifs n'ont subi aucun changement et que les travaux supplémentaires qui font l'objet du présent litige ont été commandés au sieur Laurent par l'architecte; qu'en vertu du cahier des charges ci-dessus visé, l'entrepreneur était tenu de se conformer strictement aux instructions données par l'architecte, comme aux plans, profils, tracés, modèles et indications fixant la marche et les détails de l'exécution; que la qualité des matériaux et leur mise en œuvre devaient être déterminées par les ordres d'exécution; que, dans ces circonstances, l'entrepreneur ne saurait être rendu responsable du défaut d'autorisation régulière des travaux supplémentaires dont l'exécution lui a été imposée et que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas condamné la ville de Paris à payer au sieur Laurent le montant intégral du décompte établi par les experts;

Considérant, en ce qui concerne l'architecte, que le conseil municipal, dans sa délibération du 25 juillet 1872, avait formellement déclaré, en fixant à 1.025.000 francs le montant maximum des dépenses, qu'il n'adoptait pas les projets préparés par le sieur Cordier que sous les conditions expresses que la plus grande économie serait apportée dans le choix des matériaux, que l'emploi de la pierre de taille serait limité au strict nécessaire et que tous les travaux de décoration seraient supprimés dans l'étude des devis primitifs; qu'il résulte de l'instruction que les travaux évalués par les experts à la somme de 132.758f,15 étaient de ceux qui avaient été formellement prohibés par le conseil municipal; que, par suite, le sieur Cordier ne peut soutenir qu'il ne doit aucune garantie à la ville de Paris pour le paiement des travaux exécutés contrairement aux prescriptions ci-dessus rappelées; qu'il ne saurait se prévaloir de la présence sur les chantiers des agents de la ville de Paris, chargés de surveiller l'exécution des travaux et de contrôler la comptabilité de l'entreprise, pour décliner toute responsabilité; mais qu'en raison de la négligence de ces agents qui auraient dû signaler, en temps utile, à l'administration municipale les dépassements de crédits, le conseil de

préfecture a fait une appréciation exagérée de la part de responsabilité encourue par le sieur Cordier et qu'il en sera fait une équitable évaluation en le déchargeant de la condamnation prononcée contre lui, mais en dispensant la ville de payer à cet architecte la somme de 15.000 francs qui lui reste due à titre d'honoraires;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Laurent a demandé les intérêts des intérêts des sommes qui lui restent dues par la ville de Paris dans ses mémoires présentés devant le Conseil d'État le 22 décembre 1883 et le 1er septembre 1887; qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de décider que les intérêts échus le 22 décembre 1883 et 1er septembre 1887 seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir desdits jours;

Considérant, d'autre part, que le conseil de préfecture a omis de statuer sur la demande du sieur Laurent tendant à l'allocation des intérêts des intérêts afférents à la somme de 95.835f,06 formant le montant des retenues faites audit entrepreneur pour retards dans l'exécution des travaux et réclamés devant le conseil de préfecture à la date du 8 novembre 1880;

Considérant que la prétention de la ville de Paris, relative aux dommages-intérêts pour retards, a été déclarée mal fondée par le conseil de préfecture dans son arrêté du 25 juin 1878 qui a été déféré au Conseil d'État; que la requête déposée le 8 novembre 1880 devant le conseil de préfecture, qui était dessaisi de ce chef des réclamations du sieur Laurent, n'a pu avoir pour effet de faire courir les intérêts des intérêts au profit de cet entrepreneur dont la demande doit être rejetée;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise a été rendue nécessaire par l'insuffisance des offres de la ville de Paris qui doit, dès lors, être condamnée à supporter la totalité des frais d'expertise... (La ville de Paris paiera au sieur Laurent le montant total des travaux fixé à 1.650.448f,58. Le sieur Laurent aura droit aux intérêts des intérêts échus les 22 décembre 1883 et 1er septembre 1887, à partir desdits jours; sa demande relative aux intérêts des intérêts afférents à la somme de 95.835f,06 et réclamés le 8 novembre 1880 est rejetée. Frais d'expertise mis à la charge de la ville de Paris. Arrêté du 11 mai 1883 réformé en ce qu'il a de contraire et en tant qu'il a condamné le sieur Cordier à rembourser à la ville de Paris la somme de 22.126f,36. Demande du sieur Cordier ten-

dant à obtenir le paiement de la somme de 15.000 francs qui lui reste due à titre d'honoraires et surplus des recours incidents de la ville de Paris rejetés. Les dépens du pourvoi n° 62.200 seront supportés par la ville de Paris, et ceux du pourvoi n° 62.237 seront supportés un tiers par le sieur Cordier et deux tiers par la ville de Paris.)

(N° 174)

[22 juin 1888]

Travaux publics. — Honoraires d'experts. — Frais. — Règlement. — (Ville de Paris contre sieurs Rivière et autres, experts dans l'instance des sieurs Laurent et Cordier).

Aucune disposition de loi n'a rendu applicable, en matière administrative, le tarif établi en matière civile par le décret du 16 février 1807. En conséquence, il y a lieu de régler ex æquo et bono *les frais et honoraires dus aux experts* (*).

Lorsque des experts n'ont pas reçu mission de procéder à la confection d'un nouveau décompte, mais seulement celle de donner leur avis sur certaines réclamations précisées, et de faire au décompte par voie de conséquence les rectifications correspondantes leurs honoraires ne peuvent pas être calculés d'après les bases prévues au tarif pour les architectes qui règlent les mémoires des entrepreneurs. — Réduction des honoraires (**).

Vu la requête de la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 11 juillet 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a maintenu à la somme de 52.882f,65 le montant des honoraires dus aux experts chargés de procéder à l'expertise ordonnée dans l'instance introduite par l'entrepreneur Laurent et l'architecte Cordier contre la ville de Paris, au sujet de la construction des écoles, avenue Daumesnil, rue Laugier et rue du Pont-de-Lodi; — *Ce faisant, attendu* que les frais et honoraires alloués aux experts sont notablement su-

---

(*-**) Rapp. 16 juillet 1886, Fourez (*Ann.* 1887, p. 243); 18 décembre 1885, Tabuteau (*Ann.* 1886, p. 380 et les renvois); — 9 mars 1888, Mandon (*Ann.* 1889, p. 23).

périeurs aux honoraires acceptés par l'architecte chargé de diriger les travaux; que le travail d'examen critique et de revision partielle, confié aux experts, ne saurait être assimilé au travail de création de l'œuvre elle-même; que les bases du règlement adoptées par le conseil de préfecture supposent que les trois experts se sont livrés simultanément à la vérification des mémoires et à la revision des devis, tandis qu'ils ont dû se partager les détails matériels de la tâche; qu'au surplus ils n'avaient pas à procéder au règlement complet des mémoires de l'entrepreneur, mais seulement à contrôler la revision qui en avait été faite par les agents de la ville de Paris et à vérifier les tableaux dressés par ces derniers à l'effet d'établir la distinction entre les travaux utiles et les travaux de luxe; fixer à la somme de 16.620 francs et subsidiairement à celle de 18.922f,65 le montant des honoraires dus aux trois experts et les condamner aux dépens;

Vu le mémoire en défense des sieurs Rivière, Allard et Muller... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que le chiffre des honoraires accepté par l'architecte Cordier ne saurait servir de base au règlement des honoraires dus aux experts; que la mission qui leur a été confiée comprenait la revision des devis qui formaient le point de départ de la comparaison à faire entre les diverses natures de travaux et la vérification des mémoires qui était demandée par l'entrepreneur et qui était rendue nécessaire par les nombreuses erreurs relevées même après le règlement des employés de la ville de Paris; que l'allocation de 2 p. 100 pour le règlement des mémoires et celle de 1 1/2 p. 100 pour la revision des devis ne constituent pas une rémunération exagérée de la mission laborieuse dont les experts se sont acquittés;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les sieurs Rivière, Allard et Muller, désignés par l'arrêté du conseil de préfecture, du 25 juin 1878, pour procéder à l'expertise ordonnée dans l'instance introduite par l'entrepreneur Laurent et l'architecte Cordier contre la ville de Paris, ont été chargés de déterminer parmi les travaux ceux qui ont été exécutés en dehors des prévisions du devis et de préciser ceux qui sont d'une réelle utilité pour la ville de Paris, ceux au contraire qui ne sont que des travaux de luxe ou des travaux prohibés par la délibération du conseil municipal du 25 juillet 1872; que la mission ainsi donnée aux experts comportait le règlement des mémoires et la revision des devis primitifs de

l'entreprise, à l'effet de vérifier si les prix de la série avaient été bien ou mal appliqués, mais ne portait pas sur le métré des travaux; que, d'ailleurs, les mémoires présentés par l'entrepreneur avaient été revisés par le service d'architecture de la ville de Paris et que les experts devaient se borner à donner leur avis sur les diverses réclamations formulées par l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a calculé le montant des honoraires d'après les bases du tarif applicable aux architectes chargés de régler les mémoires des entrepreneurs; qu'il sera fait une juste appréciation en fixant à la somme de 20.000 francs les honoraires des experts... (Le montant des honoraires dus aux experts, fixé par le conseil de préfecture à la somme de 52.882f,65, est réduit à 20.000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la ville rejeté. Sieurs Rivière, Allard et Muller condamnés aux dépens.)

(N° 175)

[22 juin 1888]

Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Décret du 26 mars 1852. — Servitude de reculement. — Immeuble atteint dans sa presque totalité. — Réparations. — Défaut de production des plans. — Contravention. — Compétence. — (Ministre de l'intérieur contre sieurs Shock et Chaumette).

Lorsqu'un plan d'alignement comprend dans les limites nouvelles d'une rue de Paris la totalité ou la majeure partie d'une maison, cet immeuble ne se trouve pas frappé de la servitude de reculement. — En conséquence, le propriétaire dudit immeuble peut sans autorisation édifier un mur de refend derrière le mur de face (*).

(*) La même solution avait déjà été adoptée par le Conseil d'État dans deux arrêts antérieurs (19 mai 1858, Perducet, p. 397; 13 juillet 1866, Leboucher, p. 829) (*Rec. du C. d'Et.*), conformément d'ailleurs à une jurisprudence depuis longtemps admise par le comité de l'intérieur du Conseil d'État. (Avis du 7 août 1839; avis du 27 avril 1847, élargissement des rues Mouffetard et Copeau (Ville de Paris); du 18 juin 1851, ville des Ponts-de-Cé, Maine-et-Loire (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

Dans l'espèce, la difficulté provenait de ce qu'à l'époque où fut promulguée

La violation de l'article 4 du décret du 26 mars 1852, qui enjoint aux constructeurs de maisons d'adresser à l'administration des plans et des coupes cotées des constructions qu'ils projettent, et de se soumettre aux prescriptions qui leur sont faites au sujet desdites constructions, ne constitue pas une contravention de grande voirie. — Cette disposition a été prise dans un but de sécurité et de salubrité; elle ne constitue pas une

---

l'ordonnance royale du 27 septembre 1837, portant fixation du plan d'alignement de la rue des Prêtres-Saint-Séverin, et de la rue de la Parcheminerie, l'administration n'avait pas encore généralisé l'usage d'insérer dans les décisions approbatives des plans la clause exclusive de l'application de la servitude de reculement, aux terrains retranchables, lorsqu'ils comprennent une partie importante de la propriété.

Dans ces conditions, la question qui se posait était celle de savoir si la ville était fondée à invoquer le principe de non-rétroactivité pour soutenir que l'immeuble à l'occasion duquel la contravention avait été relevée, était soumis à la servitude de voirie. Le ministre de l'intérieur exposait dans les termes suivants les objections que faisait naître la théorie de la Ville. « L'administration, disait le ministre dans le recours, est sans doute fondée à invoquer le principe de non-rétroactivité en ce qui concerne les faits accomplis résultant de l'exécution d'un plan d'alignement. Elle pourrait certainement l'opposer aux propriétaires d'immeubles déjà réunis en totalité ou en très grande partie à la voie publique, qui se prévaudraient des adoucissements de la jurisprudence pour réclamer une indemnité, à raison de l'application rigoureuse faite à la construction, de la disposition de l'édit de décembre 1607 ou qui se plaindraient de voir leurs voisins, dont les immeubles sont encore debout, traités plus favorablement qu'eux-mêmes. Mais l'administration ne semble pas pouvoir arguer des droits acquis en ce qui touche les propriétés à l'égard desquelles le plan d'alignement n'a pas encore produit ses effets et dont la situation est encore entière. Il serait d'autant moins juste de l'admettre que la réciproque n'existerait pas pour les particuliers, un plan pouvant toujours être modifié. Un plan d'alignement bien qu'approuvé paraît devoir être considéré jusqu'à exécution, non comme un fait et un droit acquis, mais comme une simple expectative susceptible de ne pas se réaliser. Or, le principe de non-rétroactivité ne s'étend pas aux simples expectatives : il ne protège que les droits acquis. D'un autre côté, il est de doctrine que les lois explicatives d'une loi antérieure ayant uniquement pour objet de déclarer que cette loi a tel sens, doivent nécessairement servir de règle même pour les faits antérieurs à leur promulgation, sauf pour les affaires terminées : ces lois sont en quelque sorte, en effet, contemporaines de la loi qu'elles expliquent et à laquelle elles se se rattachent par le fait même de l'interprétation. Or, les modifications survenues dans la jurisprudence relativement à la manière dont une loi doit être entendue et appliquée sont évidemment assimilables aux lois interprétatives et un plan d'alignement non encore exécuté ne constitue pas une affaire terminée. Enfin, serait-il conforme à la règle de l'égalité devant la loi de soumettre les divers immeubles d'une même ville à un régime différent suivant leur plus ou moins d'ancienneté, ou les hasards de leur origine ? Cette différence de traitement reposerait-elle surtout sur des bases équitables?... » Voy. les observations de M. Le Vavasseur de Précourt, *Revue d'administration*. août 1888, t. 32, p. 437.

contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture.

Vu le recours du Ministre de l'intérieur... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 juin 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a renvoyé le sieur Schock, propriétaire d'une maison sise au coin de la rue de la Parcheminerie et de la rue des Prêtres-Saint-Séverin à Paris, et le sieur Chaumette, entrepreneur de maçonnerie, des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre eux pour avoir procédé à la reconstruction d'un mur de refend confortatif du mur de face de ladite maison; — *Ce faisant, attendu* que, si l'immeuble dont il s'agit est retranchable dans sa plus grande partie, en conformité des plans d'alignement approuvés par ordonnances royales des 27 septembre 1837 et 22 août 1840, lesdites ordonnances n'ont pas réservé la nécessité d'une expropriation; que, dans ces conditions, l'immeuble de sieur Schock est légalement frappé de la servitude de reculement et que le sieur Schock ne pouvait y faire aucun travail confortatif; que, d'autre part, le sieur Schock ne pouvait faire dans sa maison aucune sorte de réparation, sans autorisation; qu'en effet, si une autorisation n'est pas nécessaire, en principe, pour exécuter des travaux derrière le mur de face, le décret du 26 mars 1852 a, par son article 4, créé une situation spéciale aux propriétaires riverains des rues de Paris et les a soumis à la nécessité d'une autorisation préalable pour toute espèce de travaux; condamner les contrevenants à l'amende, au rétablissement des lieux dans leur état primitif et aux frais du procès-verbal;

Vu les observations en défense des sieurs Schock et Chaumette... tendant au maintien de l'arrêté attaqué par les motifs que l'omission dans les plans d'alignement de la réserve de l'application de la loi du 3 mai 1841 ne saurait faire produire à ces plans un effet qu'ils n'ont pas légalement; que la réunion à la voie publique de la presque totalité d'un immeuble ne peut se faire par voie d'alignemeut, et que dès lors la servitude de reculement ne s'applique pas dans l'espèce; qu'ainsi le sieur Schock pouvait faire dans sa maison des travaux confortatifs; qu'en fait les travaux exécutés n'ont pas eu le caractère confortatif; qu'en ce qui concerne le décret du 26 mars 1852, l'article 4 dudit décret vise seulement les constructions de maisons et non les simples réparations intérieures;

Vu l'édit de 1607 et l'arrêt du Conseil du 27 février 1765;

Vu les déclarations du roi du 16 juin 1693 et du 10 avril 1783;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791, article 29;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Vu le décret du 26 mars 1852;

En ce qui concerne *l'infraction aux lois et règlements sur l'alignement :*

Sans qu'il soit besoin d'examiner si les travaux exécutés par le sieur Schoch avaient un caractère confortatif :

Considérant que les ordonnances royales des 27 septembre 1837 et 22 août 1840, qui ont approuvé les plans d'alignement des rues de la Parcheminerie et des Prêtres-Saint-Séverin, comprennent dans les limites nouvelles desdites rues la presque totalité de la maison du sieur Schock; que, dès lors, cet immeuble ne pouvait être réuni à la voie publique que par expropriation et ne se trouvait, en conséquence, pas frappé de la servitude de reculement; qu'ainsi le sieur Schock, qui n'a fait aucun travail à la façade de sa maison le long de la voie publique, a pu, sans autorisation, construire dans ladite maison un mur de refend perpendiculaire au mur de face et n'a commis de ce chef aucune contravention;

En ce qui concerne l'infraction à l'article 4 du décret du 26 mars 1852 :

Considérant que le Ministre de l'intérieur soutient qu'en construisant sans autorisation le mur dont il s'agit, les sieurs Schock et Chaumette ont contrevenu à l'article 4 du décret du 26 mars 1852, qui enjoint aux constructeurs de maisons d'adresser à l'administration un plan et des coupes cotées des constructions qu'ils projettent et de se soumettre aux prescriptions qui leur seront faites au sujet desdites constructions;

Mais considérant que la disposition précitée du décret du 26 mars 1852 a été prise, non pas dans l'intérêt de la voirie, mais exclusivement dans un but de sûreté publique et de salubrité; qu'il suit de là qu'en admettant que les sieurs Schock et Chaumette aient contrevenu aux prescriptions dudit article, ce fait ne constituerait pas une contravention de grande voirie dont la répression appartînt au conseil de préfecture... (Rejet.)

(N° 176)

[22 juin 1888]

Ateliers insalubres (1re *classe*). — *Refus d'autoriser la création d'une fabrique d'acide sulfurique dans la banlieue d'une grande ville* (*Dijon*) *à proximité d'un quartier en construction.* — (Sieur Passier.)

Vu le recours du sieur Passier... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 3 mars 1884, par lequel le préfet de la Côte-d'Or lui a refusé l'autorisation d'établir au lieu dit « le Petit-Bernard » une usine pour la fabrication de l'acide sulfurique et de ses dérivés par la combustion des pépites de fer; — *Ce faisant, attendu* qu'une enquête faite par le conseil départemental d'hygiène a démontré la parfaite innocuité de la fabrication bien conduite de l'acide sulfurique et que les accidents de fabrication seuls à craindre seraient évités aisément en prenant certaines dispositions indiquées par ce conseil auxquelles le requérant déclare se soumettre; que l'usine dont s'agit sera éloignée de 400 à 1.000 mètres des établissements publics visés dans l'arrêté attaqué et situés dans le quartier le moins populeux de la ville; que le préfet avait des pouvoirs de police suffisants pour faire respecter les conditions mises par le conseil d'hygiène à l'établissement de la fabrique projetée et qu'il n'appartenait pas à ce fonctionnaire de refuser la permission sollicitée sous prétexte que son personnel de contrôle était insuffisant; accorder l'autorisation demandée;

Vu les observations du Ministre du commerce... ensemble l'avis du comité consultatif des arts et manufactures, tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que, si les inconvénients de la fabrication de l'acide sulfurique ont été exagérés dans les oppositions produites au cours de l'enquête, malgré l'adoption des meilleures dispositions, il peut survenir des accidents de fabrication pendant lesquels se dégagent des gaz et vapeurs dont les émanations pénibles et insalubres se font sentir dans un périmètre de 130 à 150 mètres et sont une cause de détérioration pour les métaux et les denrées; qu'il résulte de l'examen des plans que le centre de la fabrique projetée ne sera éloigné des habitations voisines que de 65 mètres; qu'ainsi l'établissement

proposé ne satisfait pas à la prescription de l'article 1er du décret du 15 octobre 1810 aux termes duquel les ateliers insalubres de première classe doivent être éloignés des habitations particulières;

Vu les décrets des 15 octobre 1810 et 31 décembre 1866;

Vu le décret du 25 mars 1852;

CONSIDÉRANT qu'aux termes des décrets des 15 octobre 1810 et 31 décembre 1866, les usines pour la fabrication de l'acide sulfurique, qui sont rangées dans la première classe des établissements insalubres, incommodes et dangereux, doivent être éloignées des habitations particulières;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la fabrique d'acide sulfurique que le sieur Passier demande l'autorisation d'établir à Dijon serait placée dans le voisinage de plusieurs établissements publics et à moins de 100 mètres du groupe d'habitations le plus rapproché; que, de l'avis du comité consultatif des arts et manufactures, cet éloignement n'est pas suffisant à raison des inconvénients inhérents à la fabrication de l'acide sulfurique; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que, par l'arrêté attaqué, le préfet de la Côte-d'Or a refusé au requérant l'autorisation dont s'agit... (Rejet.)

(N° 177)

[29 juin 1888]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Recours contentieux et excès de pouvoirs. — Recevabilité. — (Sieurs Durand de Fontmagne frères.)

Recours direct et parallèle. — Le riverain d'un cours d'eau est recevable à déférer au Conseil d'État pour excès de pouvoirs l'arrêté préfectoral ordonnant le curage d'une rivière non navigable ni flottable, si le recours est fondé sur ce que cet arrêté prescrirait un véritable élargissement (*).

Curage à vieux-fonds et à vieux-bords : le préfet, en ordonnant un curage de cette nature, n'a fait qu'user des pouvoirs qu'il tient de la loi du 24 floréal an XI (**).

(*-**) Des recours pour excès de pouvoirs fondés sur ce que l'arrêté préfectoral prescrivant le curage aurait constitué un véritable élargissement, ont été

La disposition d'un arrêté préfectoral de curage qui prescrit « l'enlèvement dans un délai de 30 jours des déblais de curage et leur épandage dans les parties basses des terres riveraines, à une distance de 17 mètres au moins de l'axe de la rivière », n'est pas entachée d'excès de pouvoirs. — Il appartient au préfet de prescrire cette mesure pour assurer l'efficacité du curage.

VU LA REQUÊTE des sieurs Durand de Fontmagne... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler, pour excès de pouvoirs — un arrêté du 19 mars 1885, par lequel le préfet de l'Hérault a prescrit le curage de la rivière du Bérange; — *Ce faisant, attendu* que le préfet ne s'est pas borné à ordonner un curage à vif-fond et à vieux-bords, mais que les travaux qui doivent être opérés en exécution de son arrêté constituent de véritables travaux d'élargissement dudit cours d'eau qu'il ne lui appartenait pas de prescrire; que le préfet n'a pu davantage, sans excéder ses pouvoirs, ordonner l'enlèvement d'arbres plantés par les requérants, ni prescrire que les vases et déblais provenant du curage seraient d'abord déposés sur les rives du cours d'eau et ensuite répandus dans les parties basses des terrains voisins par les propriétaires riverains et à leurs frais;

Vu les observations du ministre de l'agriculture... tendant au rejet de la requête, par les motifs que le préfet a prescrit seulement le curage du Bérange à vif-fond et à vieux-bords, sans fixer par avance les dimensions à restituer à la cuvette, dimensions qui devaient être arrêtées par un piquetage ultérieur;

---

rejetés par application de la théorie du recours parallèle, les riverains pouvant porter devant l'autorité compétente les réclamations relatives aux atteintes portées à leur propriété (9 décembre 1864, Bourbon, *Ann.* 1865, p. 239); — 26 mai 1866. Maussion (*Ann.* 1867, p. 415); — 17 août 1866, riverains du Petit-Odon (*Ann.* 1868, p. 221). Le dernier état de la jurisprudence admet au contraire dans le cas précité le recours pour excès de pouvoirs qui seul peut aboutir à la restitution de la propriété indûment enlevée; — 11 février 1876, de Nedonchel (*Ann.* 1877, p. 1348); — 3 août 1877, Hautcœur (*Ann.* 1878, p. 1205).— Rapp. 11 janvier 1873, Conflit Paris-Labrosse, supl., p. 27 (*Rec. du C. d'Et.*). Mais si le recours ne porte que sur une question de taxe, la théorie du recours parallèle est appliquée, le recours pour excès de pouvoirs ne pouvant donner d'autre résultat que celui que le riverain peut obtenir en s'adressant au conseil de préfecture, juge compétent; — *Table du C. d'État* 1875-1884, p. 425 ; — 26 novembre 1880, Mainemare (*Ann.* 1882, p. 431); — 16 mai 1884, Perrin des Isles (*Ann.* 1885, p. 13); — 20 juin 1884, Faure (*Ann.* 1885, p. 73); — 20 novembre 1885, Decamps (*Ann.* 1886, p. 310).— Voy. Laferrière, *De la juridiction administrative*, t. 2, p. 444 — et la note sous l'arrêt Besnier-Jourdain, du 7 août 1886, *Revue d'administration*, 1887, t. 2, p. 55. (*Extr. des Arr. du C. d'Et.*)

qu'il n'a ordonné que l'enlèvement des arbres et plantations qui se trouveraient dans le lit de la rivière déterminé comme il vient d'être dit; que, d'autre part, l'obligation de recevoir et d'enlever les vases et déblais provenant du curage a toujours été considérée comme une charge de la riveraineté des cours d'eau non navigables; qu'elle est, dans l'espèce, conforme aux usages locaux;

Vu la loi du 24 floréal an XI;

Vu le décret du 25 mars 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mars 1872, art. 9;

CONSIDÉRANT que, par l'arrêté attaqué, le préfet de l'Hérault a prescrit le curage de la rivière du Bérange à vieux-fonds et à vieux-bords ainsi que l'enlèvement des arbres et autres plantations qui seraient compris dans le lit du cours d'eau déterminé par ses anciennes limites; qu'il n'a fait ainsi qu'user des pouvoirs qui lui appartiennent en vertu de la loi du 14 floréal an XI; que si, d'autre part, il a prescrit que la vase et les déblais provenant du curage seront provisoirement retroussés sur les rives du cours d'eau, qu'ils ne pourront y séjourner plus de 30 jours après l'expiration de ce travail et qu'ils devront être enlevés ou répandus dans les parties basses des terrains voisins à une distance de 17 mètres au moins de l'axe, il lui appartenait de prendre ces mesures pour assurer l'efficacité du curage régulièrement ordonné... (Rejet.)

(N° 178)

[29 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — Réception définitive. — Décompte accepté par la commune. — Recours. — Commune d'Hiermont contre sieurs Lemaire et Tacheux.)

Lorsqu'il a été procédé sans réserves à la réception définitive des travaux d'une école et que le décompte a été approuvé par le conseil municipal et le préfet, la commune n'est plus recevable à contester le décompte alors qu'elle ne justifie par aucune voie de droit que la réception des travaux puisse être attribuée au dol ou à la fraude (*).

(*) Rap. 8 décembre 1882, Fontana, p. 1008. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

Architecte. — Rejet d'une réclamation relative à ses honoraires tranchée par un arrêté ayant acquis l'autorité de la chose jugée.

Vu la requête de la commune d'Hiermont... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler – un arrêté du 6 novembre 1885 par lequel le conseil de préfecture de la Somme a condamné la commune d'Hiermont à payer diverses sommes aux sieurs Lemaire et Tacheux, entrepreneurs, chargés de la construction d'une maison d'école, sous la direction du sieur Belval, architecte; — *Ce faisant, attendu* que c'est à la suite de manœuvres dolosives du sieur Belval, architecte, chargé de la direction des travaux, que le conseil municipal a accepté d'une manière définitive le décompte des travaux; que la preuve du dol résulte de divers certificats, et que les sieurs Tacheux et Lemaire étaient de connivence avec l'architecte; que, notamment, le sieur Belval avait promis au conseil municipal de lui remettre le métré des travaux; qu'il résulte d'une vérification des travaux que le montant total ne dépasse pas 14.822f,20; annuler l'arrêté attaqué, décharger la commune des condamnations prononcées contre elle, renvoyer les parties devant le conseil de préfecture de la Somme pour être procédé par voie d'expertise à la vérification et au règlement des travaux, ainsi qu'à la fixation des honoraires de l'architecte et condamner les défendeurs aux dépens;

Vu le mémoire en défense produit au nom des sieurs Tacheux et Lemaire... tendant à ce qu'il plaise au conseil déclarer non recevable le recours de la commune d'Hiermont par ces motifs que les travaux ont été reçus définitivement par le conseil municipal et le décompte a été approuvé par arrêté du préfet de la Somme du 7 juin 1884; qu'en admettant que les manœuvres imputées au sieur Belval aient eu lieu, la commune ne prouve pas que les sieurs Tacheux et Lemaire puissent en être déclarés responsables; leur allouer les intérêts des intérêts du solde de leur entreprise à partir du 28 janvier 1887, et condamner la commune d'Hiermont aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

Considérant que le conseil municipal de la commune d'Hiermont, par sa délibération du 6 mars 1884, et le préfet de la Somme, par arrêté du 7 juin de la même année, ont prononcé la réception définitive des travaux exécutés par les sieurs Lemaire et Tacheux, sous la direction du sieur Belval, architecte,

pour la construction de la maison d'école de cette commune, et que le montant du décompte a été fixé à la somme de 20.300 fr.;

Considérant que la commune ne justifie par aucune voie de droit que la réception desdits travaux puisse être attribuée au dol ou à la fraude; que, dès lors, la commune n'est recevable à contester ni l'acceptation définitive des travaux, ni le règlement des sommes dues aux entrepreneurs à raison de ces travaux, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné la commune requérante à payer aux sieurs Lemaire et Tacheux le montant des sommes leur restant dues;

En ce qui touche la demande relative aux honoraires du sieur Belval :

Considérant que les honoraires du sieur Belval ont été réglés par arrêté du conseil de préfecture de la Somme en date du 25 juillet 1884, qui est devenu définitif;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Lemaire et Tacheux ont demandé, le 28 janvier 1887, les intérêts des intérêts qui leur sont dus; que le conseil de préfecture leur a alloué les intérêts à partir du 7 juin 1884 et qu'ainsi à la date du 28 janvier 1887 il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider que lesdits intérêts porteront eux-mêmes intérêts à leur profit à dater dudit jour... (Rejet avec dépens. Intérêts des intérêts alloués à partir du 28 janvier 1887.)

(N° 179)

[29 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — (Commune de Brissac contre sieurs Issert et Durand.)

Malfaçons. — Vitres ordinaires posées par l'entrepreneur alors que le devis prévoyait du verre demi-double : entrepreneur condamné à remplacer ces matériaux à ses frais.

Travaux supplémentaires. — Substitution du béton à la chaux dans les fondations non autorisée, mais reconnue indispensable à raison de la nature du sol et ayant profité à la commune; plus-value accordée.

— En présence d'une clause du cahier des charges d'après

laquelle l'entrepreneur est responsable des modifications non approuvées par le préfet, les dépenses résultant de l'augmentation de la longueur des cours et préaux sont laissées à la charge de l'entrepreneur.

Intérêts des intérêts.

Frais d'expertise. — En présence des fautes et malfaçons révélées par l'expertise, l'entrepreneur et l'architecte sont condamnés solidairement au paiement desdits frais.

Les frais d'une vérification préalable faite à la demande de la commune restent à sa charge.

Vu la requête de la commune de Brissac... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 30 décembre 1885, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault l'a condamnée à payer au sieur Issert, entrepreneur des travaux de construction d'une maison d'école, des ouvrages défecteux ou exécutés sans autorisation; — *Ce faisant...* rayer du décompte de l'entreprise les sommes de 685f,52 pour prix du béton non prévu et mal fait, et de 545 francs représentant l'agrandissement des cours et préaux; réduire pour malfaçons le montant du décompte d'une somme minima de 3.569f,87; dire que la vitrerie sera remplacée par l'entrepreneur; condamner les sieurs Durand, architecte, et Issert, solidairement en tous les dépens dans lesquels devront être compris les honoraires de l'architecte chargé de la réception provisoire;

Vu le mémoire en défense des sieurs Durant et Issert... tendant au rejet du recours de la commune et par voie de recours incident au paiement de diverses sommes;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche le béton employé dans les fondations : — *Sur les conclusions de la commune tendant à faire retrancher du décompte une somme de* 685f,52 *pour prix du béton et des piquets de chêne et sur le recours incident de l'entrepreneur tendant à une allocation supplémentaire de* 140 *francs :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si l'architecte a eu le tort de remplacer sans autorisation préalable la chaux par du béton dans les fondations, cette modification était rendue indispensable par la nature du sol et qu'elle a profité à la commune; que, d'autre part, l'entrepreneur ne justifie pas que le prix alloué soit insuffisant; que, dès lors, il y a lieu de maintenir les dispositions de l'arrêté sur ce point;

En ce qui touche l'agrandissement des cours et préaux.

Sur les conclusions de la commune tendant à faire déduire du décompte une somme de 200 *francs, prix des matériaux employés pour agrandir ces ouvrages, et sur les conclusions incidentes de l'entrepreneur tendant à ce qu'une somme de* 332f,89 *représentant la main-d'œuvre soit mise à la charge de la commune :*

Considérant que d'après les constatations du tiers-expert la longueur des cours et préaux a été augmenté de 5m,45 sans qu'il soit allégué que cette modification au plan ait été approuvée, ni même qu'elle fût nécessaire; que dès lors la commune est fondée à en refuser le paiement à l'entrepreneur, par application de l'article 12 de son cahier des charges aux termes duquel il est responsable des modifications faites sans approbation du préfet; et que le montant du décompte doit être réduit de 220 francs admis à tort par le conseil de préfecture;

EN CE QUI TOUCHE L'ENSEMBLE DES MALFAÇONS CONSTATÉES DANS LES MAÇONNERIES ENTERRÉES, LA CHARPENTE, LES PLATRERIES ET COUVERTURE, LA MENUISERIE :

Sur les conclusions de la commune tendant à ce que la somme retranchée du décompte soit portée de 2.171f,91 *à* 3.569f,87 *et sur le recours incident des sieurs Issert et Durand tendant à ce que le montant des réductions soit diminué de* 54 *francs :*

Considérant que la commune n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante des malfaçons constatées par le tiers-expert; mais que celui-ci ayant compris parmi les réductions imposées à l'entrepreneur une somme de 26 francs afférente à la vitrerie qui fait l'objet d'une décision spéciale, il y a lieu de réduire d'autant l'indemnité de malfaçons;

EN CE QUI TOUCHE LA VITRERIE :

Sur les conclusions de la commune tendant à ce que l'entrepreneur soit condamné à remplacer les vitres ordinaires par du verre semi-double :

Considérant que d'après le devis descriptif le verre à employer devait être de la qualité semi-double blanc, sans paille ni cloche; que l'entrepreneur devait le fournir au prix prévu par le devis estimatif, et qu'il résulte de l'instruction qu'il n'a employé que du verre de dernier choix; que ces matériaux doivent être remplacés par l'entrepreneur ou à ses frais et que par suite, en l'état, le décompte doit être réduit de ce chef de 260f,80;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que par son arrêté du 30 décembre 1885, le conseil de préfecture a alloué au sieur Issert les intérêts de droit

sur le montant de son décompte; que ledit entrepreneur a réclamé en outre les intérêts des intérêts par ses mémoires enregistrés au Conseil d'État le 10 janvier 1887 et le 11 février 1888; qu'à ces deux dates il lui était dû plus d'une année d'intérêt et qu'il y a lieu de faire droit à ce chef de demande;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise et la tierce-expertise ayant révélé à la charge de l'architecte et de l'entrepreneur de nombreuses fautes ou malfaçons, c'est à bon droit que le conseil de préfecture les a condamnés solidairement à en acquitter les frais; mais que la commune de Brissac doit supporter ceux de la vérification préalable demandée par elle à l'architecte Bonafous... (Le décompte des travaux fixé à la somme de 22.894f,93 sera payé par la commune de Brissac au sieur Issert, avec intérêts de droit sous déduction des acomptes déjà versés. Intérêts de cette somme capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir des 10 janvier 1887 et 11 février 1888; — La vitrerie sera remplacée par l'entrepreneur ou à ses frais par du verre semi-double conformément aux dispositions du devis et sera payée d'après le prix du marché; — dépens supportés un quart par la commune de Brissac et trois quarts par les sieurs Issert et Durand qui supporteront en outre les frais du recours incident; — arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté.)

(N° 180)

[29 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort de Vaujours. Majoration du nombre des journées d'ouvriers employés en régie: Remboursement. — [Sieur Calmettes et la Caisse commerciale de Paris contre le ministre de la guerre (fort de Vaujours)].

Procédure. — Lorsque l'expertise est facultative, le conseil de préfecture peut puiser les éléments de sa décision dans les documents versés au débat (dans l'espèce, expertise ordonnée au cours d'une instruction correctionnelle).

Majoration du nombre des journées d'ouvriers employés en régie au moyen d'un concert délictueux entre les agents du génie et l'entrepreneur, constatée par un jugement de police correc-

tionnelle ou admise comme résultant de l'instruction malgré un jugement d'acquittement : condamnation au remboursement de la somme payée en trop.

Le remboursement de majorations faites par l'entrepreneur peut être demandé au conseil de préfecture directement, et non par voie de décompte rectificatif, bien que le conseil soit déjà saisi d'une réclamation de l'entrepreneur sur le décompte des travaux au cours desquels ont eu lieu les majorations.

VU LA REQUÊTE... 1° pour le sieur Calmettes; 2° pour la Caisse commerciale de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 juin 1883, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a condamné ledit sieur Calmettes à rembourser à l'État la somme de 19.767f,40 qu'il aurait touchée en trop sur les travaux de terrassements du fort de Vaujours par suite de manœuvres frauduleuses pratiquées avec la complicité des agents du génie; — *Ce faisant... attendu* que la demande du ministre avait pour objet la répétition de plusieurs sommes que l'administration prétendait avoir été payées en trop à l'entrepreneur par suite d'inexactitudes frauduleuses qui auraient été commises dans l'inscription des journées d'ouvriers portées sur les carnets des surveillants; que le compte produit par l'administration à l'appui de ses réclamations relatives au règlement des travaux aurait dû être présenté sous la forme d'un décompte rectificatif, dans les conditions déterminées par le devis général des travaux du service du génie, et que sa demande aurait dû être examinée par le conseil de préfecture simultanément avec le décompte général des travaux; attendu, d'autre part, que le conseil de préfecture ne pouvait puiser les éléments de sa décision dans un rapport rédigé par le commissaire désigné par le tribunal correctionnel pour examiner les livres de la comptabilité de l'entrepreneur; mais qu'il devait ordonner une expertise contradictoire à l'effet de vérifier les allégations du ministre de la guerre; qu'en effet, lorsque le conseil de préfecture recourt à une mesure d'instruction quelconque, alors même qu'elle n'est pas obligatoire, les formalités substantielles de la matière doivent être observées; que, si les constatations relatées dans le rapport du commissaire étaient suffisantes pour établir la culpabilité des prévenus Calmettes et Lagne, elles ne fournissaient pas de bases d'évaluation assez certaines pour déterminer exactement le montant des sommes qui auraient été payées en trop à l'entrepreneur; qu'en ce qui concerne les sommes dues pour journées

d'ouvriers employés sous la surveillance des agents Rolland et Chopin, ces bases faisaient complètement défaut, puisque le tribunal correctionnel, écartant de ce chef les conclusions du rapport du commissaire, avait acquitté Rolland et Chopin, et renvoyé le sieur Calmettes des fins de la poursuite sur ce chef d'accusation; par ces motifs, décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui, et renvoyer les parties à se pourvoir devant le conseil de préfecture de Seine-et-Marne saisi du règlement général du décompte pour y être statué, après expertise régulière, sur la contestation; subsidiairement, au cas où le Conseil d'État retiendrait l'affaire, renvoyer l'examen de la demande de l'État, préalablement au jugement du fond, à des experts nommés par les parties, et condamner l'État aux dépens;

Vu... (Observations du Ministre de la guerre tendant au rejet du pourvoi. Aucune disposition du devis général des travaux du service du génie n'obligeait l'administration à présenter un décompte rectificatif à la signature de l'entrepreneur avant de saisir la juridiction contentieuse d'une demande en réparation du préjudice causé à l'État par les agissements frauduleux du sieur Calmettes; dans tous les cas, l'inobservation de cette formalité ne constituait pas une nullité d'ordre public qui put, lorsqu'elle n'a pas été relevée devant le conseil de préfecture, être invoquée pour la première fois devant le Conseil d'État);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

EN CE QUI CONCERNE *les journées d'ouvriers employés en régie sous la surveillance de l'agent Lagnel :*

Considérant, d'une part, que la contestation soumise au conseil de préfecture de Seine-et-Marne n'était pas de celles dans lesquelles une expertise est nécessaire; que, dès lors, ledit conseil n'était pas tenu d'ordonner l'expertise réclamée par l'entrepreneur, et qu'il a pu puiser les éléments de sa décision dans les divers documents versés au débat;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il y a eu exagération dans le nombre des journées d'ouvriers portées sur les carnets d'attachement, par suite d'un concert délictueux entre l'entrepreneur et un surveillant du génie; et que le sieur Calmettes ne justifie pas qu'en évaluant à 14.294f,55 la somme qui a été payée en trop, sur le compte des travaux exécutés sous la surveillance de l'agent Lagnel, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

Considérant, d'autre part, que le décompte des travaux exécu-

tés par le sieur Calmettes, en 1879, a été définitivement arrêté le 1er avril 1880, et celui des travaux exécutés en 1880, le 21 mai 1882; que, si l'entrepreneur a contesté ces décomptes, et si ladite contestation était encore pendante devant la juridiction qui en était saisie, cette circonstance n'obligeait pas le conseil de préfecture de Seine-et-Marne de surseoir à statuer sur la demande du ministre de la guerre, tendant à la répétition des sommes payées en trop, à la suite des fraudes ci-dessus rappelées;

En ce qui concerne les journées d'ouvriers employés en régie sous la surveillance des agents Rollin et Chopin :

Considérant que le sieur Calmettes, traduit devant le tribunal correctionnel, sous la prévention d'escroqueries au préjudice de l'État, a été renvoyé des fins de la poursuite, du chef des manœuvres dont il était inculpé, de complicité avec Rolland et Chopin; que si, en présence de cet acquittement, les inexactitudes relevées sur les carnets des surveillants Rolland et Chopin ont perdu le caractère délictueux qui leur était attribué, il ne suit pas de là que le sieur Calmettes soit déchargé de l'obligation de tenir compte à l'État des sommes qu'il a indûment perçues de ce chef; que l'existence d'une exagération dans le nombre des journées portées sur les carnets de Rolland et de Chopin a été établie par l'instruction, et que le sieur Calmettes ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation du préjudice qu'il a causé à l'État en le condamnant à rembourser de ce chef : 1° la somme de 2.310f,05; 2° la somme de 3.153f,80. (Rejet.)

PERSONNEL

(N° 181)

Mai 1889

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 4 mai 1889. — Sont promus dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Président du Conseil, Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies);

A la dignité de Grand'Croix :

M. **Alphand**, Inspecteur général de 1re classe en retraite;

A la dignité de Grand-Officier :

M. **Duval** (Edmond), Ingénieur en Chef en retraite;

Au grade d'Officier :

M. **Bechmann**, Ingénieur en Chef de 2e classe.

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 2 mai. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1889, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Lion** (Jules), service municipal de Paris;
Perceval (Jean), service ordinaire et chemins de fer à Albertville;
Le Court (Charles), service ordinaire et chemins de fer, à Batna;
Lefoul (Charles), service ordinaire, à Saint-Omer.

Arrêté du 23 mai. — M. **Pellegrin** (Léon), Conducteur principal

faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Grasse (service ordinaire et chemins de fer) est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 1er juillet 1889.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 3 mai. — **M. Biette** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Nantes, au service ordinaire et maritime du département de la Loire-Inférieure, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture pour remplir les fonctions de Secrétaire de la Commission de l'Hydraulique agricole, en remplacement de **M. Launay**, appelé à un autre service.

M. Biette est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 10 mai. — **M. Dreyfuss** (Justin), Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché au Service maritime du département de la Seine-Inférieure (2e Section), est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine, pour être attaché au Service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, en remplacement de **M. Bernard**, précédemment appelé à un autre service.

M. Dreyfuss est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 17 mai. — **M. Tarot**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur-adjoint à l'Ingénieur en Chef de l'entretien et de la surveillance de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 21 mai. — **M. Lestorey de Boulongne**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Orléans, au service ordinaire du département du Loiret, et au service de la navigation de la Loire (3e Section), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 29 avril. — La limite séparative du service de la 4e section de la navigation de la Loire et du service maritime du département de la Loire-Inférieure (1re Section, **M. Pocard-Kerviler**, Ingénieur en Chef à Saint-Nazaire) actuellement fixée en aval de Paimbœuf (Rive gauche) et à Donges (Rive droite) cor-

respondra dorénavant à un méridien placé à 2 kilomètres à l'est de la pointe du Mindin.

Arrêté du 2 mai. — La mission spéciale précédemment confiée à M. **Cadot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, et supprimée par arrêté du 16 juillet 1887, est reconstituée.

M. **Cadot** est chargé en conséquence de l'achèvement :

1° De l'établissement de la collection lithographiée des profils en long de toutes les lignes de chemins de fer en exploitation en France;

2° De l'étude des conditions dans lesquelles se fait l'exploitation des lignes ferrées suivant l'importance des déclivités du profil en long.

Arrêté du 3 mai. — Le service de la liquidation du chemin de fer d'Eu à Dieppe (M. **Chabert**, Ingénieur en Chef) est supprimé.

Idem. — M. **Alard** (Casiodore), Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de Maine-et-Loire et du service de la navigation de la Maine, est nommé Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées où il remplacera numériquement M. **Arnoux**, promu au grade d'Inspecteur Général.

Idem. — M. **Juncker** (Albert), Ingénieur en Chef de 2e classe secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, chargé du service des routes nationales, routes départementales et ponts suspendus sur les chemins vicinaux, est chargé du service de la navigation intérieure, rivières navigables et canaux, en remplacement de M. **Arnoux**, promu au grade d'Inspecteur Général.

Idem. — M. **Alard** (Casiodore), Ingénieur en Chef de 1re classe nommé secrétaire de section au Conseil général des Ponts et Chaussées par arrêté de ce jour, est chargé du service des routes nationales, routes départementales et ponts suspendus sur les chemins vicinaux, en remplacement de M. **Junker**, appelé à un autre service.

Arrêté du 7 mai. — La ligne d'Epinac à Pont-d'Ouche est rattachée au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, pour ce qui concerne la conservation de la plate-forme et des ouvrages d'art.

Le service en est organisé de la manière suivante, sous la direction de M. l'Inspecteur Général de la Tournerie, savoir :

MM. **Pérouse**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Paris;
Descubes-Desgueraines, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Mâcon.

Le service du contrôle de l'exploitation technique continuera d'ailleurs d'être exercé, comme pour les autres chemins de fer miniers, par le service ordinaire des Mines du sous-arrondissement minéralogique de Chalon-sur-Saône.

Arrêté du 10 mai. — M. **Domergue**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché au service ordinaire du département de Vaucluse, est chargé, à la résidence d'Embrun, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. **Dumur**, appelé à un autre service.

Arrêté du 16 mai. — M. **Hivonnait**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Toulouse, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Courtois**, est chargé de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de la Gironde et du 2e arrondissement — (Lignes de Barbezieux à Saint-Mariens, de Libourne à Langon et de La Sauve à Eymet — section de La Sauve à Mesterrieux) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salva**, en remplacement de M. **Chastellier**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 17 mai. — M. **Arnoux**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par décret du 25 avril, est chargé du 9e arrondissement d'Inspection, en remplacement de M. **Prompt**, mis en service détaché.

Arrêté du 21 mai. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne des Moulineaux — section de Javel à Puteaux — (réseau de l'Ouest) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien :*

M. **Chabert**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

II. *Contrôle de l'exploitation technique :*

M. **Weisgerber**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale :*

M. **Marie**, Inspecteur principal à Paris.
1re Circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. *Surveillance administrative :*

1° De l'origine de la section — Javel à la gare du Pont de Sèvres (exclus.) — Commissariat d'Auteuil;

2° De la gare du Pont de Sèvres (inclus.) à l'extrémité de la ligne — Commissariat de Versailles.

Arrêté du 21 mai. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne d'Avranches à Domfront (réseau de l'Ouest) comprise entre Avranches et Mortain-le-Neufbourg, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien :*

M. **Chabert**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Paris.

6ᵉ Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

II. *Contrôle de l'exploitation technique :*

M. **Weisgerber**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Paris.

5ᵉ Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale :*

M. **Marie**, Inspecteur principal à Paris.

3ᵉ Circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. *Surveillance administrative :*

Commissariat d'Avranches.

II. — CONDUCTEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 4 mai 1889. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Président du Conseil, Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies) :

MM. **Houssin** (Guillin), } Conducteurs principaux.
Richard (Antoine), }

Décret du 30 *mai.* — M. **Delannoy** (Auguste), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre des Travaux publics).

2° NOMINATION.

23 *mai*. — **M. Pellarroque** (Firmin), Candidat déclaré admissible à la suite du concours de 1881, n° 357, est nommé Conducteur de 4° classe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône.

3° AVANCEMENTS.

18 *mai*. — Sont nommés Conducteurs principaux, les Conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Leluc**	Service ordinaire	Loiret.
Choix.	**Dubosque**	id. , f. f. d'ingénieur	Pas-de-Calais.
id.	**Vincent (Louis)**	Navigation de la Marne	Marne.
id.	**Roux (Jean)**	Service ordinaire, f. f. d'ingénieur	Haute-Vienne.
id.	**Durand (Alexis)**	Service maritime et contrôle de l'État	Charente-Inférre.
Ancienneté	**Ruello (Hyacinthe)**	Service ordinaire	Côtes-du-Nord.
Choix.	**Houdry**	Serv. ordin. et chem. de fer (M. Demouy)	Seine-et-Marne.
id.	**Martin (Auguste)**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
id.	**Bertrand (Lucien)**	Navigation du Rhône	Rhône.
id.	**Bonnet**	Chemins de fer (M. Roman)	Dordogne.
Ancienneté	**Fautsch**	Service ordinaire	Meurthe-et-Mosle.
Choix.	**Jacob**	Navigation de la Loire (3e section)	Maine-et-Loire.
id.	**Lucasson**	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
id.	**Weber**	id.	Nord.
id.	**Maccabelli**	id.	Bouch.-du-Rhône
Ancienneté	**Berger (Victor)**	id.	Loir-et-Cher.
Choix.	**Conte**	id.	Basses-Alpes.
id.	**Boulet**	Contrôle de l'exploitation du Nord	Seine.
id.	**Gillon**	Navigation de la Marne	Seine-et-Marne.
id.	**Butat**	Service maritime et phares	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Duveau (Prosper)**	Service ordinaire	Loir-et-Cher.
Choix.	**Leloup**	Service vicinal	Seine.
id.	**Mary**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Rebuffet**	Service ordinaire, f. f. d'ingénieur	Isère.
id.	**Carriol**	Contrôle de l'exploitation P.-L.-M.	Seine.
Ancienneté	**Cousin (Valère)**	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
Choix.	**Delarue**	Service ordinaire	Savoie.
id.	**Martin (Jean)**	Contrôle de l'exploitation. Orléans	Charente.
id.	**Lanave**	Service ordinaire	Lot-et-Garonne.
id.	**Hautin**	Service ordinaire et chemins de fer	Aisne.
Ancienneté	**Muntzberger**	Service ordinaire	Charente-Inférre.
Choix.	**Favarel**	Service maritime	Gironde.
id.	**Freyche**	Service ordinaire et chemins de fer	Ariège.
id.	**Cazaban**	Service ordinaire	Aude.
id.	**Marchand (Lucien)**	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
Ancienneté	**Vidalein**	Service ordinaire	Puy-de-Dôme.
Choix.	**Verdot**	id.	Côte-d'Or.

	MM.		
Choix.	**Labussière**	Service ordinaire	Morbihan.
id.	**Boygues**	Contrôle de l'exploitation. Est	Haute-Marne.
id.	**Macaigne** (Jules)	Service ordinaire et chemins de fer	Nord.
Ancienneté	**Lacour**	Service ordinaire	Meuse.
Choix.	**Favier** (Édouard)	Service ordinaire et chemins de fer	Jura.
id.	**Germain** (Jules)	Navigation de la Loire (3e section)	Loiret.
id.	**Milliet**	Service ordinaire	Ain.
id.	**Coquelle**	id.	Somme.
Ancienneté	**Roussoulet**	id.	Landes.
Choix.	**Favié** (Firmin)	Contrôle de l'exploitation. Midi	Aude.
id.	**Piroux**	Canal des Ardennes	Ardennes.
id.	**Maillebiau**	Service ordinaire, f. f. d'ingénieur	Aude.
id.	**Despax**	id. id.	Ariège.
Ancienneté	**Séguin** (Jean)	Service ordinaire	Charente.
Choix.	**Mazel**	Navigation de la Garonne	Tarn-et-Garonne.
id.	**Duteil**	Chemins de fer	Corrèze.
id.	**Malessard**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Sklénard**	Service ordinaire	Haute-Loire.
Ancienneté	**Lua** (Adolphe)	Navigation de l'Aube	Aube.
Choix.	**Deboves**	Contrôle de l'exploitation. Est	Seine.
id.	**Probesteau**	Service maritime (1re section)	Seine-Inférieure.
id.	**Dumoulin**	Service ordinaire, f. f. d'ingénieur	Corse.
id.	**Moreau** (Ernest)	id. id.	Orne.
Ancienneté	**Guinand**	Service ordinaire	Côtes-du-Nord.
Choix.	**Lelarge**	id.	Rhône.
id.	**Lazowski**	Canal du Berry	Allier.
id.	**Charbonniez**	Service ordinaire	Marne.
id.	**Alba**	id.	Aude.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1889.

18 *mai.* — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les Conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Laborde** (Pierre)	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Corrèze.
id.	**Michel** (Joseph)	Service ordinaire	Lozère.
Choix.	**Faget de Casteljau**	Service vicinal	Vaucluse.
id.	**Lallement**	Navigation de la Belgique vers Paris	Nord.
id.	**Labat**	Service maritime et phares	Gironde.
Ancienneté	**Lelong** (Antoine)	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
id.	**Maréchal** (Auguste)	id.	Somme.
Choix.	**Villart**	Service maritime	Nord.
id.	**Gazin**	Navigation du Tarn	Tarn-et-Garonne.
id.	**Bartre**	Service ordinaire	Haute-Loire.
Ancienneté	**Marchal** (Théodore)	id.	Vendée.
id.	**Hervieu**	id.	Seine-Inférieure.
Choix.	**Paillard**	id.	Seine-et-Marne.
id.	**Saly**	id.	Haute-Garonne.
id.	**Lesobre**	id.	Oise.
Ancienneté	**Bailly** (Médard)	id. et canal de Berry	Cher.
id.	**Lin**	Canal de Berry	Cher.

	MM.		
Choix.	**Warnier**	Service ordinaire	Oise.
id.	**Ruellan**	id.	Côtes-du-Nord.
id.	**Coulanges**	id.	Mayenne.
Ancienneté	**Lalanne**	id.	Lozère.
id.	**Villemeur** (Jean-Baptiste)	id.	Hautes-Pyrénées.
Choix.	**Baudisson**	Canal de l'Est (branche Nord)	Ardennes.
id.	**Le Dosseur**	Service maritime et phares	Ille-et-Vilaine.
id.	**Lion**	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Labalte**	id.	Yonne.
id.	**Yèvre**	id.	Loiret.
Choix.	**Robin** (Velcy)	Service maritime	Charente-Inférre.
id.	**Walle**	id.	Pas-de-Calais.
id.	**Lecomte** (Étienne)	Service ordinaire	Maine-et-Loire.
Ancienneté	**Duplay**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
id.	**Chambon**	Service ordinaire	Cher.
Choix.	**Leyrit**	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Lot.
id.	**Peitavin**	id. (M. **Salles**)	Aveyron.
id.	**Ratinet**	Service ordinaire, f. f. d'ingénieur ordinaire.	Ain.
Ancienneté	**Rapinet**	id.	Haute-Vienne.
id.	**Maillefert**	id.	Cher.
Choix.	**Brillant dit Briaux**	id.	Loir-et-Cher.
id.	**Rixens**	Contrôle de l'exploitation du Midi	Haute-Garonne.
id.	**Ferry** (Léonce)	Navigation de l'Allier	Allier.
Ancienneté	**Person**	Chemins de fer (M. **Massé**)	Meuse.
id.	**Gardin**	Service ordinaire	Manche.
Choix.	**Hoffmann**	id.	Meurthe-et-Mosle.
id.	**Becchi**	id.	Alpes-Maritimes.
id.	**Daraux**	id.	Hautes-Pyrénées.
Ancienneté	**Finot**	Navigation de la Loire (3e section)	Loiret.
id.	**Ignard**	Navigation de la Marne	Seine-et-Marne.
Choix.	**Leneveu**	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
id.	**Avril**	id.	Gironde.
id.	**Larregain**	id.	Basses-Pyrénées.
Ancienneté	**Godin**	id.	Nord.
id.	**Kosiorowski**	id.	Corrèze.
Choix.	**Grimal**	id.	Cantal.
id.	**Bessy**	Contrôle de l'exploitation. Ouest	Ille-et-Vilaine.
id.	**Fourquet**	Service ordinaire	Tarn-et-Garonne.
Ancienneté	**Grégoire** (Benoit)	id.	Loire.
id.	**Monnot** (Claude)	Navigation de la Saône	Saône-et-Loire.
Choix.	**Derain**	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
id.	**Menu** (Michel)	id.	Loire.
id.	**Sauvat**	Navigation de l'Yonne	Yonne.
Ancienneté	**Domaine**	Service ordinaire	Ardèche.
id.	**Hermé**	id.	Maine-et-Loire.
Choix.	**Maigné**	Service maritime	Ille-et-Vilaine.
id.	**Fox**	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
id.	**Leforestier de Quillien**	id.	Finistère.
Ancienneté	**Cochepin**	Navig. de la Mayenne et de l'Oudon	Mayenne.
id.	**Gicquel**	Service ordinaire	Côtes-du-Nord.
Choix.	**Accilettí**	id.	Corse.

	MM.		
Choix.	**Desroche**	Service ordinaire	Saône-et-Loire.
id.	**Querbes**	Service maritime	Hérault.
Ancienneté	**Leclerc** (Charles)	Canal de Berry	Loir-et-Cher.
id.	**Lutz**	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.
Choix.	**Dourouze**	Service ordinaire	Isère.
id.	**Séchaud**	Navigation de la Mayenne	Mayenne.
id.	**Laureaux**	Service ordinaire	Côte-d'Or.
Ancienneté	**Bénard** (Auguste)	id.	Ille-et-Vilaine.
id.	**Amadon**	id.	Rhône.
Choix.	**Maillard**	Service maritime et phares	Finistère.
id.	**Martinon**	Service ordinaire	Constantine.
id.	**Dacquin**	id.	Seine-et-Marne.
Ancienneté	**Tulasne**	id.	Maine-et-Loire.
id.	**Fauquier**	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Gironde.
Choix.	**Laurent** (Auguste)	Contrôle de l'exploitation de P.-L.-M.	Seine.
id.	**Dayras**	Service ordinaire	Creuse.
id.	**Moreau** (Varennes)	Service ordinaire, f. f. d'ingénieur	Charente-Infér^re^.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1889.

18 *mai*. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Ouchy**	Service ordinaire	Cantal.
id.	**Bardin**	Chemins de fer (M. **Salles**)	Aveyron.
id.	**Coquiot**	id. (M. **Faure**)	Indre-et-Loire.
Choix.	**Laclôtre**	id. (M. **Daigremont**)	Corrèze.
id.	**Divisia**	Service ordinaire	Alger (Est).
Ancienneté	**Chastres**	Chemins de fer (M. **Berthet**)	Drôme.
id.	**Finily**	id. (M. **Bouvier**)	Vaucluse.
id.	**Castel** (Justin)	id. (M. **Bouffet**)	Aude.
Choix.	**Lenoir** (Léon)	Navigation de la Loire (3e section)	Indre-et-Loire.
id.	**Lacroix** (Auguste)	Service maritime et phares	Vendée.
Ancienneté	**Geoffroy** (Edmond)	Service ordinaire	Cher.
id.	**Pelletier** (Eugène)	id.	Côte-d'Or.
id.	**Sentenac**	Cie du canal du Midi	Haute-Garonne.
Choix.	**Payan**	Service ordinaire	Vaucluse.
id.	**Ricetti**	Service maritime et phares	Corse.
Ancienneté	**Boudvilain**	Service ordinaire	Morbihan.
id.	**Beaucourt**	id.	Finistère.
id.	**Jean** (Camille)	Chemins de fer (M. **Cadot**)	Oise.
Choix.	**Bécardit**	Service ordinaire	Pyrénées-Orient^les^.
id.	**Firmery**	id.	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Anselme**	id.	Savoie.
id.	**Cardeillac**	id.	Hautes-Pyrénées.
id.	**Benoist** (Ernest)	id.	Eure-et-Loir.
Choix.	**Cleenewerck**	Service maritime	Nord.
id.	**Camy**	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
Ancienneté	**Couissin**	id.	Finistère.
id.	**Beugin**	id.	Pas-de-Calais.
id.	**Hurand**	id.	Seine-et-Marne.

	MM.		
Choix.	Gonneau	Navigation de la Loire (3e section)	Loiret.
id.	Lamothe (Jean)	Service ordinaire	Gers.
cienneté	Bouron	id.	Seine-et-Marne.
id.	Hutier	id.	id.
id.	Rostaing	id.	Savoie.
Choix.	Cantiget	Canal de la Marne au Rhin	Meuse.
id.	Druille	Chemins de fer (M. **Dubois**)	Ariège.
cienneté	Rodrigues	Service ordinaire	Landes.
id.	Vernadet	Navigation du Rhône	Savoie.
id.	Galerneau	Service ordinaire	Isère.
Choix.	Cantegril	Chemins de fer (M. **Courtois**)	Tarn-et-Garonne.
id.	Gent	Navigation du Rhône	Rhône.
cienneté	Pasques	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
id.	Navarre (Paul)	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
id.	Pacton	Service ordinaire	Nièvre.
Choix.	Bazou	Service de la navigation de l'Yonne et chemins de fer (M. **Lethier**)	Nièvre.
id.	Le Coroller	Service maritime	Ille-et-Vilaine.
cienneté	Guilloux (Frédéric)	id.	Finistère.
id.	Fabre (Cyrille)	Navigation du Rhône	Gard.
id.	Boulard	Service ordinaire	Aube.
Choix.	Walaine	Canal de l'Est (branche Nord)	Meuse.
id.	Giron (Pierre)	Service ordinaire	Allier.
cienneté	Mornas	id.	Oise.
id.	Raby	id.	Allier.
id.	Garcin	Navigation du Rhône	Vaucluse.
Choix.	Séguin	Service ordinaire	Vendée.
id.	Pigneret	id.	Saône-et-Loire.
cienneté	Chabiron	id.	Indre.
id.	Bresque	Navigation du Tarn	Tarn-et-Garonne.
id.	Pierre (Émile)	Service ordinaire	Haute-Marne.
Choix.	Elllès (Jean)	id.	Finistère.
id.	Jacquemin	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
cienneté	Hug	Service ordinaire	Ardennes.
id.	Berthelot	Service hydraulique	Haute-Saône.
id.	Baussant	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
Choix.	Rochigneux	id.	Loire.
id.	Hauchard	id.	Seine-Inférieure.
cienneté	Godfroy	Navigation de la Belgique vers Paris	Aisne.
id.	Daigney	Admon des chemins de fer de l'État	Vendée.
id.	Vergely	Service ordinaire	Aveyron.
Choix.	Milon	Service maritime et phares	Morbihan.
id.	Perreau	Service maritime	Charente-Inférre.
cienneté	Bonnet (Jean)	Service ordinaire	Var.
id.	Challier	id.	Haute-Loire.
id.	Marcoz	id.	Haute-Savoie.
Choix.	Poujol	Admon des chemins de fer de l'État	Seine.
id.	Le Coq	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Lot.
cienneté	Cornubert	Admon des chemins de fer de l'État	Deux-Sèvres.
id.	Amade (Adrien)	Service ordinaire	Pyrénées-Orientles.
id.	Raynaud (Alphonse)	id.	Tarn.
Choix.	Richard (Philippe-Aug.)	id.	Pas-de-Calais.

	MM.		
Choix.	**George** (Léon)	Service ordinaire	Meurthe-et-M
Ancienneté	**Grégoire** (Julien)	Service maritime	Vendée.
id.	**Gamel**	Service ordinaire	Tarn.
id.	**Dussossoy**	id.	Pas-de-Calais.
Choix.	**Lantier** (Auguste)	id.	Nièvre.
id.	**Morellet**	id.	Ain.
Ancienneté	**Lepage** (Auguste)	Chemins de fer (M. **Massé**)	Meuse.
id.	**Rouzade**	Service ordinaire	Lot.
id.	**Chauche**	id.	Haute-Savoie.
Choix.	**Sanguinetti**	id.	Corse.
id.	**Labastie**	id.	Basses-Pyré
Ancienneté	**Vuagnat**	id.	Haute-Savoie.
id.	**Cayrac**	id.	Lot.
id.	**Rousset**	Chemins de fer (M. **Faure**)	Indre-et-Loire.
Choix.	**Michel** (Augustin)	Canal de l'Est (branche Nord)	Vosges.
id.	**Cachet**	Navigation du Rhône et C[ie] P.-L.-M.	Rhône.
Ancienneté	**Murat**	Service ordinaire	Haute-Savoie
id.	**Gex**	id.	id.
id.	**Lannusse**	Chemins de fer (M. **Courtois**)	Tarn-et-Garo
Choix.	**Schültz**	Canal de l'Oise à l'Aisne	Aisne.
id.	**Rancoule**	Chemins de fer (M. **Bouffet**)	Aude.
Ancienneté	**Berrutty**	id. (M. **Périer**)	Alpes-Mariti
id.	**Neyrolles** (Aimé)	Service ordinaire	Aveyron.
id.	**Hourquet**	id.	Hautes-Pyré
Choix.	**Pillon** (Édouard)	id.	Oise.
id.	**Senglar**	id.	Var.
Ancienneté	**Lédan**	Service maritime	Finistère.
id.	**Bouineau**	Chemins de fer (M. **Dubois**)	Ariège.
id.	**Pierron**	Service ordinaire	Vosges.
Choix.	**Gouvan**	id.	Basses-Alpe
id.	**Chabert**	Chemins de fer (M. **Moron**)	Jura.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1[er] juillet 1889.

18 *mai.* — Sont élevés à la 3[e] classe de leur grade les Conducteurs de 4[e] classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Flamm**	Navigation de la Seine (2[e] section)	Seine.
id.	**Litz**	Service vicinal	Vosges.
id.	**Bélaval** (Félix)	Service ordinaire	Haute-Garo
id.	**Lemaire** (Charles)	Navigation de l'Aisne	Aisne.
Choix.	**Roussotte**	Canal de l'Oise à l'Aisne	Aisne.
Ancienneté	**Junis**	Service ordinaire	Nièvre.
id.	**Simon** (Henri)	id.	Saône-et-Lo
id.	**Pochard**	Service maritime	Côtes-du-N
id.	**Grégoire** (Eugène)	Service ordinaire	Hautes-Alp
Choix.	**Ourgaut**	id.	Tarn-et-Ga
Ancienneté	**Blanc** (Mathieu)	id.	Haute-Loire.
id.	**Eloi**	id.	Somme.
id.	**Jolive**	Service municipal de Rennes	Ille-et-Vilaine.
id.	**Conort**	Service ordinaire	Cantal.

	MM.		
Choix.	**Mogenot**	Canal de l'Oise à l'Aisne	Aisne.
Ancienneté	**Mirobent**	Service ordinaire	Alger.
id.	**Le Dû**	Chemins de fer (M. **Fournié**)	Seine-et-Oise.
id.	**Riety**	Service ordinaire	Vaucluse.
id.	**Combot**	Chemins de fer (M. **de Préaudeau**)	Deux-Sèvres.
Choix.	**Jacquemain**	id. (M. **Lethier**)	Loiret.
Ancienneté	**Castaing**	id. (M. **de Mazas**)	Basses-Pyrénées.
id.	**Duvent** (Vital)	Canal du Nivernais	Yonne.
id.	**Pastells**	Chemins de fer (M. **Fournié**)	Seine-et-Oise.
id.	**Bertrand** (Gustave)	Navigation de l'Yonne	Yonne.
Choix.	**Maillard**	Service ordinaire	Sarthe.
Ancienneté	**Thévenet**	id.	Loire.
id.	**Galy**	Service vicinal	Aude.
id.	**Troussey**	Service maritime	Loire-Inférieure.
id.	**Bodiment**	Service ordinaire	Basses-Alpes.
Choix.	**Caillot**	id.	Seine-et-Marne.
Ancienneté	**Sanquin**	Navigation de l'Aisne	Aisne.
id.	**Buisson**	Service municipal de Saint-Étienne	Loire.
id.	**Lambert** (Henry)	Service ordinaire	Cher.
id.	**Pourrière**	id.	Yonne.
Choix.	**Pousaibet**	Service maritime	Bouch.-du-Rhône.
Ancienneté	**Rapinat**	Service ordinaire	Oise.
id.	**Mautalen**	id.	Basses-Pyrénées.
id.	**Paranteau**	Chemins de fer (M. **Pasqueau**)	Lot-et-Garonne.
id.	**Olive** (Ferdinand)	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
Choix.	**Pouchès**	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Lot-et-Garonne.
Ancienneté	**Bévengut**	Service ordinaire	Ardèche.
id.	**Bréard**	id.	Ille-et-Vilaine.
id.	**Pélissier** (Eugène)	id.	Gard.
id.	**Dard**	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
Choix.	**Blanc** (Paulin)	Service ordinaire	Mayenne.
Ancienneté	**Zannetti**	id.	Constantine.
id.	**Palenc**	id.	Bouch.-du-Rhône.
id.	**Fumat**	id.	Gers.
id.	**Huet** (Victor)	Cie des chemins de fer de l'Ouest	Finistère.
Choix.	**Savalle**	Service ordinaire	Eure.
Ancienneté	**Baradat**	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Landes.
id.	**Donnat**	Service maritime	Hérault.
id.	**Gayraud**	id.	id.
id.	**Nougaret**	id.	id.
Choix.	**Teissier** (Eugène)	Service ordinaire	Vendée.
Ancienneté	**Rethoré**	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
id.	**Camels**	Service ordinaire	Tarn-et-Garonne.
id.	**Dussenty**	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Lot.
id.	**Lambert** (Paul)	Service ordinaire	Lot.
Choix.	**Vagnac**	id.	Eure-et-Loir.
Ancienneté	**Haran**	id.	Seine-et-Marne.
id.	**Enaudeau**	id.	Indre.
id.	**Henry** (Émile)	id.	Corse.
id.	**Pichard** (Alphonse)	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
Choix.	**Rey** (François)	Chemins de fer (M. **Salles**)	Gard.
Ancienneté	**Ruault**	Service ordinaire	Pas-de-Calais.

	MM.		
Ancienneté	**Galichet**	Cie des chemins de fer de l'Ouest	Calvados.
id.	**Carlier** (Edmond)	Service ordinaire	Oise.
id.	**Chauvel**	id.	Oise.
Choix.	**Valla**	id.	Drôme.
Ancienneté	**Delahaur**	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Corrèze.
id.	**Robic**	Canal de Nantes à Brest	Morbihan.
id.	**Hervé** (Pierre)	Service ordinaire	Manche.
id.	**Chopin**	id.	Loiret.
Choix.	**Linge**	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-M.
Ancienneté	**Starck**	Chemins de fer (M. **Roman**)	Dordogne.
id.	**Dussac**	id. (M. **Crépin**)	Lot-et-Garonne.
id.	**Rossignol** (Anselme)	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
id.	**Floret**	Chemins de fer (M. **Salva**)	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Liban**	Canal de l'Est (branche Nord)	Ardennes.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1889.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

7 *mai*. — M. **Treil** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tarascon à Ax, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture pour être employé au service de l'hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

10 *mai*. — M. **Goujon** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché à la Direction des chemins de fer (1re Division — 3e Bureau), est autorisé à entrer au service des Travaux publics du Gouvernement chilien.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉ.

23 *mai*. — M. **Viguié** (Aristide), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi, est mis sur sa demande, en congé sans traitement.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

13 *février*. — M. **Founaut** (Antonin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la construction des chemins de fer du Gouvernement chilien.

3 *mai*. — M. **Pierre** (Allyre), Conducteur de 3e classe, est

maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Bar-le-Duc.

10 *mai*. — Est rapporté l'arrêté du 9 novembre 1888, par lequel **M. Maurel** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Hyères, a été mis en congé sans traitement jusqu'au moment où une destination pourra lui être assignée.

M. Maurel est maintenu dans la position de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à exercer les fonctions d'architecte dans le département du Var, à la résidence d'Hyères.

23 *mai*. — **M. Castel** (Jules), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, à la résidence de Bordeaux.

Idem. — **M. Barrier** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à prêter son concours pour la confection du plan d'alignement de la ville de Mende.

7e DISPONIBILITÉ.

7 *mai*. — **M. Chartrou** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

8e RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Barraud (Jean-Baptiste), Conducteur principal, Saône-et-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône.	1er mai 1889
M. Aurey (Célestin), Conducteur principal, Côte-d'Or, service du canal de Bourgogne.	1er juill. 1889

9e DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Renou (Charles), Conducteur de 1re classe, Dordogne, service ordinaire et service des études	

et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.......................... 19 avril 1889

M. **Crébassa** (Auguste), Conducteur de 1re classe, Aveyron, service ordinaire............... 12 mai 1889

M. **Simonnot** (Antoine), Conducteur de 1re classe, Seine, détaché au Ministère de l'Agriculture, service de l'hydraulique agricole........... 17 mai 1889

10° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *mai* 1889. — M. **Kervern** (Albert), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Larivière** (Gustave), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, passe dans le département du Nord, même service.

10 *mai.* — M. **Tingaud** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Neuville à Bressuire, passe au service ordinaire du même département.

14 *mai.* — M. **Renard** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département du Cantal, au service des études et travaux des chemins de fer de Largnac à Vendes et de Vendes à Mauriac.

23 *mai.* — M. **Salles** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avallon à Nuits-sous-Ravières, passe au service ordinaire du département de l'Aveyron.

25 *mai.* — M. **Merle** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, même département.

25 *mai.* — M. **Vannaire** (Étienne), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Ambert à Arlanc, passe dans le département de la Loire, même service.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 182)

[29 juin 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Delpuch.)

Procédure. Arrêté préparatoire. — L'arrêté qui donne mission aux experts de rechercher l'existence du préjudice causé aux entrepreneurs est préparatoire (*).

— *Ajournement des travaux dû à un cas de force majeure (guerre) et non à la faute de l'administration : non-lieu de mettre à la charge de celle-ci le préjudice résultant de la perte sur le matériel et d'une augmentation de main-d'œuvre : cette augmentation aurait seulement pu donner lieu à la résiliation qui n'a pas été demandée.*

— *Dommages causés par des crues : pas d'indemnité : ces crues n'ont rien d'anormal, étant donné le régime de la rivière.*

— *Déblais. — Lorsqu'une clause du cahier des charges stipule que les déblais et remblais doivent être mesurés d'après les profils représentant la surface du sol avant leur exécution, et que l'entrepreneur n'a pas contesté les profils et calculs dans le délai prévu par le cahier des charges, il n'est plus recevable à les contester ultérieurement* (**).

— *Art.* 49. — *Intérêts alloués à partir de l'expiration du délai de trois mois à compter de la réception définitive.*

(*) Le dispositif portait : « Il est ordonné une expertise à l'effet de vérifier le mérite des réclamations formulées par le sieur Delpuch sous les chefs de demande... Les experts devront rechercher, en ce qui concerne le premier chef, l'existence et l'étendue du préjudice qui est résulté pour Delpuch des divers éléments de dommages dont il se plaint... tous droits et moyens des parties réservées... »

(**) Rap. anal. 27 avril 1888, Serratrice, p. 385 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

— *Capitalisation d'intérêts demandée par requête non timbrée : non-recevabilité.*

— *Frais d'expertise et de tierce-expertise mis pour moitié à la charge de la partie dont un grand nombre de réclamations ont été reconnues mal fondées.*

Vu LA REQUÊTE... pour le sieur Delpuch... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 10 juin 1885, par lequel le conseil de préfecture de l'Aude a rejeté une partie des réclamations par lui formées contre le décompte de son entreprise de construction du troisième lot du chemin de fer de Carcassonne à Quillan ; — *Ce faisant, attendu* que le requérant, adjudicataire des travaux depuis le 6 août 1870, n'ayant reçu les premiers dessins d'exécution que le 20 octobre 1871, a subi pendant ces quatorze mois des pertes d'intérêts et une privation d'industrie dont le conseil de préfecture a refusé à tort de lui tenir compte... porter à 33.417f,55 l'allocation accordée pour le 1er chef; allouer pour les dommages causés par les crues une indemnité de 1.389f,27 et fixer à 5.814f,16 le montant de la somme restant due pour déblais d'emprunt; ordonner que la somme totale des allocations accordées, soit de 49.418f,56, portera intérêt à 5 p. 100 à partir du 11 septembre 1874 et que ces intérêts seront capitalisés aux dates des 16 juillet 1877, 24 avril 1881 et 15 décembre 1885; mettre tous les frais d'expertise et les dépens à la charge de l'État;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet :

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Delpuch... par lequel il demande le rejet du recours incident, par le motif que le ministre n'ayant formé aucun recours contre l'arrêté du 21 juillet 1877 qui a statué sur le principe de l'indemnité n'est pas recevable à le contester aujourd'hui...

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

1er chef. — EN CE QUI TOUCHE *les conclusions du sieur Delpuch tendant à ce que la somme de* 11.780 *francs, allouée par le conseil de préfecture pour loyer du matériel et hausse de la main-d'œuvre et des matériaux, soit élevée à* 33.417f,55 *en y comprenant les pertes et le manque à gagner du* 13 *août* 1870 *au mois d'octobre* 1871 *et sur le recours incident du ministre des travaux publics tendant à ce que l'État soit exonéré de la condamnation au paie-*

ment d'une somme de 11.500 *francs pour renchérissement de la main-d'œuvre et des matériaux et de* 280 *francs pour loyer d'un matériel non employé :*

Sur la fin de non-recevoir tirée par l'entrepreneur de ce que le ministre des travaux publics ne se serait pas pourvu contre l'arrêté du 21 *juillet* 1877 *qui, tout en ordonnant une expertise, statuait définitivement sur le principe de l'indemnité :*

Considérant que par l'arrêté en question le conseil de préfecture avait donné mission aux experts de rechercher l'existence du préjudice résultant pour le sieur Delpuch des divers éléments de dommages compris dans le 1er chef; qu'ainsi cette disposition n'avait que le caractère d'une mesure préparatoire et n'était pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État;

AU FOND :

Considérant qu'aucun délai n'avait été fixé pour l'achèvement des travaux dont le sieur Delpuch était adjudicataire; que le retard apporté à leur exécution a été causé par des circonstances de force majeure qui ne sont pas de nature à ouvrir droit à indemnité à raison, soit de ce retard, soit des conséquences qui ont pu en résulter; que, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté cet article de réclamation; que, si l'entrepreneur a subi des pertes d'abord sur le matériel non employé et plus tard par suite de la prolongation des travaux sur la main-d'œuvre et les matériaux, il résulte de ce qui précède qu'il n'était pas fondé à s'en prévaloir pour réclamer des indemnités; que, d'ailleurs, il a terminé l'entreprise sans demander devant le conseil de préfecture la résiliation pour augmentation des prix; que, dès lors, il y a lieu de faire droit au recours incident du ministre et de décharger l'État des condamnations prononcées sur ce chef;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une somme de 1.389f,27 *en réparation des dommages à lui causés par les crues des* 8 *et* 9 *mars et* 7 *octobre* 1872 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les crues survenues aux dates ci-dessus visées n'ont rien offert d'anormal ou d'imprévu étant donné le régime des affluents de l'Aude, au printemps et à l'automne; qu'il n'y a lieu par suite de faire droit à cette réclamation;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant au paiement d'une somme de 5.274f,74 *pour déblais d'emprunt omis au décompte :*

Considérant qu'aux termes de l'article 60 du cahier des charges les déblais et remblais doivent être mesurés d'après les profils

représentant la surface du sol avant leur exécution, et l'exactitude des profils et des calculs être vérifiée par l'entrepreneur dans un délai de quinze jours; que celui-ci ne conteste pas que le mode de mesurage prévu ait été appliqué, ni que le résultat en ait été accepté par lui; que, d'autre part, il ne justifie pas s'être trouvé dans l'obligation de recourir à des emprunts supplémentaires; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture, conformément à l'avis du tiers expert, a rejeté ce chef de réclamation;

Sur le point de départ des intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 49 des clauses et conditions générales le sieur Delpuch a droit aux intérêts des sommes qui lui restent dues à partir de l'expiration du délai de trois mois compté de la réception définitive des travaux; dans l'espèce, à dater du 12 septembre 1874, la réception ayant eu lieu le 11 juin de ladite année : qu'il y a lieu, par suite, de réformer l'arrêté dans ce sens;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Delpuch a demandé que les intérêts des sommes à lui dues soient capitalisés pour produire intérêts aux dates des 16 juillet 1877, 13 septembre 1881, 24 avril 1884, 16 septembre et 15 décembre 1885 et 23 juin 1887;

Mais considérant qu'il ne justifie pas que les demandes des 16 juillet 1877 et 24 avril 1884 aient été présentées sur papier timbré; que celle formée le 15 décembre 1885 l'a été moins d'un an après celle du 16 septembre 1885; que, dès lors, les intérêts ne doivent être capitalisés qu'aux dates des 13 septembre 1881, 16 septembre 1885 et 23 juin 1887;

Sur les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant qu'un grand nombre de réclamations ayant été reconnues mal fondées, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis à la charge du demandeur la moitié des frais d'expertise et de tierce-expertise... (Arrêté réformé en ce qu'il a accordé au sieur Delpuch une somme de 11.780 francs pour loyer d'un matériel et renchérissement de la main-d'œuvre et des matériaux et décidé que les sommes allouées ne devaient porter intérêt qu'à partir du 13 septembre 1881. Intérêts des sommes dues au sieur Delpuch à partir du 12 septembre 1874. Ces intérêts seront capitalisés aux dates des 13 septembre 1881, 16 septembre 1885 et 23 juin 1887. Surplus rejeté. L'État supportera le quart des dépens exposés devant le Conseil d'État.)

(N° 183)

[29 juin 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. —
(Sieur Perrot contre sieurs Alasseur frères.)

Qualité pour réclamer. — Celui qui a acquis du propriétaire du terrain le droit d'extraire des matériaux gisant dans ce terrain est recevable à réclamer des dommages-intérêts contre l'entrepreneur de travaux publics qui a été autorisé régulièrement, en vertu d'une autorisation administrative, à occuper ce terrain. Il a un intérêt distinct de celui du propriétaire (*).

Lorsqu'un entrepreneur a obtenu l'autorisation d'occuper temporairement un terrain pendant la durée de son marché d'entretien de routes; le propriétaire du terrain peut-il disposer, en faveur d'un tiers, de l'exploitation des matériaux qui y sont contenus, avant que l'entrepreneur ait cessé son occupation? — Non résolu. — Le conseil de préfecture pourra, après expertise, rejeter la demande d'indemnité formée par le cessionnaire contre l'occupant (**).

(*) Rapp., 23 février 1883, Hachette, p. 220 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

(**) En fait, M. Perrot avait été autorisé à occuper le terrain du sieur Deschandellier par arrêtés préfectoraux des 26 mai 1873 et 5 août 1876. Cette occupation devait cesser le 31 décembre 1881 en même temps que le marché d'entretien du premier lot des routes départementales de la Seine, dont le sieur Perrot était chargé. Le 22 février 1881 le propriétaire vendait aux sieurs Alasseur, aussi entrepreneurs de travaux publics, les matériaux restant dans le terrain occupé, sous condition que l'exploitation ne commencerait qu'après le 31 décembre 1881. L'acte du 22 février 1881 fut enregistré le 25 mars 1881. Le sieur Perrot avait demandé dès 1880 au préfet l'autorisation de continuer l'occupation du terrain pour l'entretien des quinzième et vingt-unième lots des routes départementales de Seine-et-Oise, dont il s'était rendu adjudicataire en 1879. Cette autorisation lui fut accordée le 6 avril 1881 et maintenue à la suite d'une réclamation du sieur Alasseur, par arrêté préfectoral du 29 mars 1882. L'occupation avait été suspendue du 6 avril 1881 au 29 mars 1882, par suite de l'opposition des sieurs Alasseur.

Dans ces circonstances, le conseil général des ponts et chaussées estimait que la vente du 22 février 1881 devait être considérée comme sans effet à l'égard du sieur Perrot : « Si cette faculté (de céder le droit d'extraction) est accordée au propriétaire, disait-il, à l'expiration du marché de travaux publics en vertu duquel l'entrepreneur est entré dans le terrain, celui-ci prend immédiatement le *caractère de carrière en exploitation et exploitée par le pro-*

VU LA REQUÊTE du sieur Perrot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 janvier 1885 par lequel le conseil de préfecture de la Seine a ordonné une expertise à l'effet de régler l'indemnité pouvant être due aux sieurs Alasseur à raison de l'occupation temporaire, autorisée par arrêtés préfectoraux en date des 6 avril 1881 et 29 mars 1882, de terrains appartenant au sieur Deschandellier; — *Ce faisant*, *attendu* que la convention intervenue entre ledit sieur Deschandellier et les sieurs Alasseur, et qui avait pour objet la vente à ces derniers de tous les matériaux à extraire dans les terrains dont s'agit, n'était pas opposable au requérant; qu'en effet, d'une part, elle ne lui a pas été notifiée, que, d'autre part, elle a été passée à une époque où les terrains du sieur Deschandellier étaient grevés de la servitude d'extraction de matériaux au profit du sieur Perrot qui n'a cessé depuis lors de les occuper, en vertu d'autorisations régulières; que, dans ces conditions, les sieurs Alasseur n'étaient pas recevables à demander directement une indemnité au sieur Perrot et que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de procéder au règlement de ladite indemnité;

Vu le mémoire en défense des sieurs Alasseur... tendant au rejet de la requête, par les motifs que l'acte de vente des matériaux à extraire de la propriété du sieur Deschandellier a été passé entre ce dernier et les sieurs Alasseur, le 22 février 1881, qu'il a été enregistré le 25 mars suivant et a acquis par là date certaine à l'égard des tiers; qu'ainsi aucune notification au sieur Perrot n'était nécessaire pour ouvrir aux sieurs Alasseur le droit de réclamer une indemnité à cet entrepreneur; que, d'autre part, la convention dont s'agit est antérieure aux arrêtés préfectoraux des 6 avril 1881 et 20 janvier 1882 qui n'ont pu être pris que sous la réserve des droits des tiers; que, dans ces conditions, les sieurs Alasseur étaient recevables et fondés à demander directement au sieur Perrot une indemnité à raison du préjudice que l'extraction des matériaux, pratiquée en vertu des arrêtés précités, leur a fait subir;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

---

priétaire. Dès lors, l'administration ne pourra plus y faire puiser des matériaux par ses entrepreneurs sans porter en compte la valeur de ces matériaux aux prix courants du pays (L. du 16 septembre 1807, art. 55), tandis qu'elle ne payait jusqu'alors pour les mêmes matériaux que l'indemnité pour privation de récoltes, pour la superficie occupée par les fouilles. » Rapp. Conseil d'État, 13 avril 1850, Rouillé (*Ann.* 1850, p. 657).

CONSIDÉRANT que le sieur Perrot soutient que les sieurs Alasseur n'étaient pas recevables à lui réclamer directement une indemnité à raison de l'occupation temporaire de terrains appartenant au sieur Deschandellier;

Considérant que les sieurs Alasseur qui se sont rendus, en vertu d'une convention passée entre eux et ledit sieur Deschandellier le 22 février 1881, acquéreurs des matériaux à extraire dans les terrains dont s'agit, avaient un intérêt distinct de celui du sieur Deschandellier et que ladite convention était opposable aux tiers en l'absence même de toute notification à eux faite; qu'ainsi les sieurs Alasseur étaient recevables à exercer directement une action contre le sieur Perrot, à raison des dommages qu'ils prétendent être résultés pour eux de l'occupation temporaire desdits terrains;

Considérant que le requérant soutient en outre que ladite convention ayant été passée à une époque où les terrains dont il s'agit étaient frappés de la servitude d'occupation temporaire à son profit, et alors qu'on ne pouvait considérer ces terrains comme des carrières en exploitation dans le sens de la loi du 16 septembre 1807, aucune indemnité pour extraction de matériaux ne pouvait être due aux sieurs Alasseur;

Considérant que l'arrêté attaqué ne fait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture, après qu'il aura été procédé à l'expertise, reconnaisse que les sieurs Alasseur ne sont fondés à réclamer au sieur Perrot aucune indemnité... (Rejet avec dépens.)

(N° 184)

[29 juin 1888]

Voirie (Grande) — Chemins de fer d'intérêt local. — Faillite de la compagnie concessionnaire. — Incorporation dans le réseau d'intérêt général. — Rachat. — Conventions au point de vue des subventions. — Interprétation de la décision arbitrale (*).

(*) Rap., 15 juillet 1881, même compagnie (*Ann.* 1882, p. 1204), et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Marguerie.

Voyez la loi du 18 mai 1878, *Ann.* 1878, p. 1444, concernant le rachat des lignes de Chartres à Saint-Georges; de Chartres à Auneau; de Chartres à Brou; de Patay à Nogent; de Brou à Saint-Calais, dont les indemnités ont été fixées par décrets rendus en Conseil d'État; — voyez aussi la loi du 31 juillet 1879,

— (Faillite de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen représentée par le sieur Sauvalle, syndic.)

Décidé que la ligne de Dreux à Maintenon ayant été incorporée à titre gratuit *au réseau d'intérêt général* (*L. du* 31 *juillet* 1879) *et la dépense de construction à faire par l'État sur cette ligne ayant été diminuée, conformément à cette loi, du montant des subventions offertes par le département, les communes et les propriétaires, le syndic de la faillite de l'ancienne compagnie concessionnaire ne pouvait, sous peine de double emploi, demander à conserver la part des subventions afférentes à cette ligne.*

Retenues opérées par l'État sur le prix du rachat et consignées à la caisse des dépôts sans qu'il soit justifié d'aucune opposition; restitution à la faillite, ordonnée; mais refus d'accorder à la faillite la différence entre les intérêts légaux et ceux payés par cette caisse, le dépôt étant justifié par les nombreuses irrégularités relevées dans la transmission de propriété des terrains acquis, et par le refus de la compagnie de fournir des justifications.

Dommages-intérêts demandés par le syndic, à raison du retard apporté par l'État dans le règlement de solde du rachat. Rejet, le ministre s'est valablement libéré par la consignation du prix.

Intérêts retenus à tort par l'État sur le montant des subventions payées à la compagnie; les subventions étant payées sur des états de situation; la compagnie n'a pas profité des intérêts.

Intérêts : Aux termes de la convention de rachat, le prix étant productif d'intérêts, faute de paiement dans les deux ans qui ont suivi la loi du 18 *mai* 1878; *allocation d'intérêts à partir du* 24 *février* 1884, *date de la demande des intérêts.*

Vu la requête par le sieur Alphonse Sauvalle, syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 21 février 1884, par laquelle le Ministre des travaux publics réglant le compte des sommes dues par l'État à ladite faillite par suite du rachat partiel du reseau d'Orléans à Rouen, a prescrit d'une part de déduire de ce décompte la totalité des subventions

---

Ann. 1879, p. 1452, relative à la cession à titre gratuit par le département d'Eure-et-Loire à l'État des lignes de Verneuil à Senonches et de Dreux à Maintenon. (*Extr. du Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

remises à la faillite par le département d'Eure-et-Loir; d'autre part, de verser à la caisse des dépôts et consignations une somme de 122.425f,20; — *Ce faisant*, *attendu*, en ce qui concerne les subventions, que, par une convention du 12 juin 1877, que la loi du 12 mai 1878 a approuvée, l'État a racheté de la compagnie en faillite les lignes en exploitation d'Orléans à Saint-Georges (limite de l'Eure), de Chartres à Auneau, et de Chartres à Brou, et diverses lignes en construction non subventionnées; que, par sentence du 11 février 1878, la commission arbitrale chargée par la convention de fixer le prix de rachat a considéré qu'il convenait de déduire du compte d'établissement des lignes de Chartres à Auneau et de Chartres à Brou (57 kilomètres) une somme de 450.000 francs, représentant la totalité de ce qui avait été encaissé par la compagnie sur les subventions afférentes aux cinq lignes du deuxième réseau d'Eure-et-Loir, mais ne constituant qu'une partie de l'allocation de 15.000 francs par kilomètre applicable à ces deux lignes; et a décidé qu'il serait déduit en outre du prix de rachat les sommes que la compagnie aurait reçues postérieurement au 22 mars 1877, sur les subventions applicables aux lignes dont il s'agit; que si en exécution de cette sentence l'État a le droit de déduire du prix fixé pour le rachat une subvention de 158.875 francs, afférente à la ligne d'Orléans à Saint-Georges rachetée tout entière, il ne saurait sur les 471.750 francs de subventions reçues en outre par la faillite et afférentes à cinq lignes du deuxième réseau prétendre à une somme de 241.584f,92 dépensée régulièrement sur la ligne de Dreux à Maintenon subventionnée et non rachetée avant l'arbitrage; que le surplus des subventions soit 231.165 francs ayant été, d'accord avec le département et l'État, employé sur des lignes non subventionnées et non rachetées, doit faire l'objet d'une répartition au prorata kilométrique entre les trois lignes subventionnées sur lesquelles des dépenses ont été effectuées; que tout au moins et si l'on ne croit pas devoir tenir compte du fait accompli, l'État ne peut réclamer sur les 471.750 francs de subventions afférentes à cinq lignes du deuxième réseau que la part proportionnelle applicable aux deux lignes rachetées avant l'arbitrage, soit à 57 kilomètres sur 123; attendu, en ce qui concerne la retenue à la caisse des dépôts et consignations d'une somme de 141.160 francs, qu'elle n'est justifiée par aucune réclamation ou opposition émanées des anciens propriétaires de la voie, ou de leurs créanciers; que l'État ne peut redouter aucune action hypothécaire ou en revendication; qu'en admettant, con-

trairement à la jurisprudence, que, par suite d'irrégularités commises lors du paiement des indemnités de dépossession, les anciens propriétaires fissent admettre leur créance comme privilégiée, il n'en résulterait aucune obligation à la charge de l'État qui n'a pas à intervenir dans la distribution des prix; que, dix ans après les acquisitions opérées d'ailleurs dans la forme administrative par l'intermédiaire de la préfecture d'Eure-et-Loir, il est excessif d'opposer à la compagnie concessionnaire le défaut de justifications qu'elle ne saurait obtenir, la plupart des anciens propriétaires ayant changé de domicile; attendu, en ce qui concerne la retenue à la caisse des dépôts d'une somme de 11.265f,10 à raison du litige survenu entre la commune d'Aunau et l'hospice d'Ablis, que le ministre n'a aucune raison de retenir cette somme, puisque la contestation n'intéresse ni l'État ni même la faillite; qu'il résulte d'ailleurs des renseignements fournis par la préfecture d'Eure-et-Loir qu'un règlement définitif est intervenu entre la commune d'Aunau et l'hospice d'Ablis; attendu, en ce qui concerne les dommages-intérêts dus par l'État à raison du retard apporté au règlement du solde du rachat depuis le 18 mai 1880, que le Trésor a perçu jusqu'au 30 juin 1884 sur les titres des obligations dont l'extinction n'a pu être opérée par la faute de l'État, des droits de timbre s'élevant à 106.157f,57, et pour droits de transmission, une somme de 1.742f,96; que l'État doit rembourser ces deux sommes et en outre l'intégralité des droits de timbre perçus depuis le 30 juin 1884 jusqu'à la date de l'arrêt à intervenir, et 40 p. 100 des droits annuels de transmission perçus entre ces dates sur les titres au porteur; dire qu'il y avait lieu de déduire du prix de rachat dû à la faillite par l'État, non la totalité des subventions encaissées par le syndic postérieurement à la date du 22 mars 1877, mais uniquement celles de ces subventions applicables aux lignes rachetées; condamner en conséquence l'État à payer à la faillite, comme solde du prix de rachat, la somme de 327.643f,54 avec les intérêts à 5 p. 100 de ladite somme depuis le 23 février 1884; très subsidiairement, au cas où ses conclusions ne seraient pas admises, le condamner à payer à la faillite la somme de 266.703f,42 avec les intérêts à 5 p. 100 à partir de la même date, dire que sur la production d'une expédition de l'arrêt à intervenir toutes les sommes consignées à la caisse des dépôts et consignations seront remises à l'exposant; condamner l'État à payer tant pour la somme de 111.160 francs que pour celle de 7.311f,20, la différence entre l'intérêt servi par la caisse et l'intérêt légal à

5 p. 100; condamner l'État, à titre de dommages-intérêts pour retard, au paiement d'une somme de 107.900f,53, augmentée de l'intégralité des droits de timbre par abonnement depuis le 30 juin jusqu'à la date de l'arrêt à intervenir et de 40 p. 100 des droits annuels de transmission à percevoir entre les mêmes dates sur les titres aux porteur; condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que la somme de 471.750 fr. de subventions dont la faillite réclame une partie s'applique à cinq lignes dont deux ont été rachetées en 1878 et les trois autres incorporées dans le réseau d'intérêt général par la loi du 31 juillet 1879; que sur les deux dernières la faillite n'a effectué aucune dépense et que, si elle a acquis des terrains et exécuté des travaux sur la ligne de Dreux à Maintenon, elle en a été remboursée suivant décision ministérielle du 12 juillet 1884; que dans ces conditions elle ne saurait conserver aucun droit sur les subventions applicables exclusivement à ces cinq lignes, et par suite devant faire retour à celui qui les exécute; que la retenue des sommes de 111.160 francs et de 11.265 francs justifiée par les irrégularités relevées dans les actes d'acquisition et par l'insuffisance des pièces remises à titre d'archives des lignes rachetées, doit être maintenue jusqu'à ce que la compagnie ait fait la preuve d'une propriété régulière et libre des immeubles cédés par elle; qu'en admettant que ces justifications ne soient plus indispensables à raison du long temps écoulé la faillite ne serait fondée à réclamer aucun supplément d'intérêt pour des sommes dont la consignation a été ordonnée à bon droit; que la demande de dommages-intérêts n'est pas motivée, la compagnie ne devant imputer qu'à elle-même d'avoir rendu impossible à l'État une libération plus rapide, et aucun préjudice n'ayant été causé à la faillite par le fait de l'administration;

Vu le mémoire en réplique du sieur Sauvalle, ès qualité... tendant aux mêmes fins que le précédent, et à une nouvelle capitalisation des intérêts et très subsidiairement pour le cas où le Conseil maintiendrait la déduction de toutes les subventions encaissées par la faillite, au paiement par l'État d'une somme de 8.935f,12 représentant les intérêts des subventions répétées par lui; attendu que le ministre confond à tort les lignes rachetées en 1878, et qui seules ont fait l'objet de la sentence arbitrale dont l'exécution est demandée et les lignes incorporées par la loi du 31 juillet 1879, dans le réseau d'intérêt général; qu'il n'est pas recevable à revenir sur un règlement de compte arrêté

définitivement le 12 juillet 1884, touchant les lignes incorporées en 1879; qu'en tout cas il n'est pas fondé à compenser la dette liquide et exigible incombant à l'État envers la faillite par suite du rachat du premier groupe de lignes, avec une créance non liquide qui résulterait en sa faveur de la prise de possession du second groupe;

Vu la délibération du conseil général du département d'Eure-et-Loir, des 11 avril, 18 septembre et 24 décembre 1877;

Vu la sentence arbitrale du 11 février 1878;

Vu la loi du 18 mai 1878 et la convention du 12 juin 1877, y annexée;

Vu la loi du 31 juillet 1779;

Vu la décision ministérielle du 12 juillet 1884;

Vu la loi du 12 juillet 1865;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche *les subventions retenues par l'État :*

Considérant que sur la somme de 630.625 francs en capital montant des subventions encaissées par la faillite postérieurement au 22 mars 1877, le requérant reconnaît qu'une somme de 158.875 francs était applicable au premier réseau des lignes rachetées en vertu de la loi du 18 mai 1878, et qu'elle a été déduite à bon droit du prix de rachat en exécution de la décision rendue par la commission arbitrale; que le surplus, soit 471.750 francs, a été versé à la faillite conformément à un accord intervenu entre le département et le syndic, à titre de subvention due à la compagnie concessionnaire pour des travaux exécutés sur les trois lignes de Chartres à Auneau, de Chartres à Brou et de Dreux à Maintenon; que cette somme doit par suite être considérée comme applicable exclusivement à ces trois lignes subventionnées, sans que la faillite puisse se prévaloir au regard de l'État de l'emploi par elle fait des sommes ainsi encaissées; que les deux lignes de Chartres à Auneau et de Chartres à Brou ayant été rachetées par l'État en vertu de la loi du 18 mai 1878, les subventions afférentes à ces deux lignes doivent sans contestation être déduites du prix de rachat par application de la sentence arbitrale;

Considérant qu'en définitive la demande du syndic tend à lui faire restituer la part de subventions qui aurait pu être acquise par la compagnie concessionnaire à raison des dépenses effectuées par elle sur la ligne de Dreux à Maintenon, qui n'était pas comprise dans le rachat de 1878;

Mais considérant que cette ligne a été incorporée à titre gra-

tuit dans le réseau d'intérêt général par la loi du 31 juillet 1879 aux termes de laquelle les dépenses de construction à faire sur les lignes reprises par l'État devaient être diminuées du montant des subventions offertes par les départements, les communes et les propriétaires; qu'en ce qui concerne la ligne dont s'agit, l'exécution de cette loi a été assurée par une décision ministérielle du 12 juillet 1884, fixant à 219.556f,60 le montant des dépenses à rembourser à la faillite telles qu'elles avaient été évaluées à forfait et d'accord avec le syndic, que la créance de la compagnie contre l'État à raison de l'incorporation au réseau d'intérêt général de la ligne de Dreux à Maintenon ayant été ainsi réglée, le syndic ne saurait sans double emploi conserver en outre la part de subvention afférente à cette ligne; qu'il n'y a lieu dès lors de faire droit à son recours sur le premier chef;

En ce qui touche la retenue faite par l'État sur le prix de rachat d'une somme de 111.160 *francs :*

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la convention de rachat du 12 juin 1877, le syndic de la faillite demeure chargé de faire entre les ayants droit la distribution du prix de rachat sans que l'État ait à intervenir à aucun titre dans cette distribution, et en cas d'opposition, les paiements à faire par l'État sont effectués à la Caisse des dépôts et consignations; qu'il n'est pas allégué qu'aucune opposition ait été faite sur les sommes dues à la faillite et qu'il y a lieu dès lors d'ordonner la délivrance de la somme consignée;

Considérant toutefois que les intérêts supplémentaires réclamés par le syndic pour cette somme ne devraient être mis à la charge de l'État qu'autant que la mesure prise ne serait pas justifiée; qu'il résulte, au contraire, de l'instruction qu'elle a été rendue nécessaire par les nombreuses irrégularités relevées dans les transmissions de propriété des terrains acquis et par le refus de la compagnie de fournir aucune justification nouvelle; que, dans ces circonstances, en consignant la somme de 111.160 francs, le Ministre n'a fait que se conformer aux termes de l'article 6 de la loi du 18 mai 1878;

En ce qui touche la retenue à la Caisse des dépôts et consignations de 7 311f,20 *en principal et de* 3.953f,90 *en intérêts à raison d'un litige survenu entre la commune d'Auneau et l'hospice d'Ablis :*

Considérant que, si l'hospice d'Ablis n'ayant formé entre les mains de l'État aucune opposition sur le prix de rachat, il y a lieu, par les motifs précédemment déduits, d'ordonner que la

somme consignée pour cette cause sera remise au syndic, il convient de rejeter toute demande d'intérêts supplémentaires en tenant compte de ce que la compagnie n'a pas justifié avoir valablement payé le terrain litigieux, et de ce que l'hospice d'Ablis avait produit au passif de la faillite pour la somme consignée;

En ce qui touche les dommages-intérêts réclamés par la faillite à raison du retard apporté dans le règlement du solde de rachat :

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que le Ministre s'est valablement libéré envers la faillite par la consignation de la somme de 122.425f,10 représentant le solde du prix de rachat dû par l'État; qu'aucun retard dans le règlement de ce solde ne lui est imputable, et que, dès lors, ce chef de demande doit être rejeté;

En ce qui touche la somme de 8.935f,12 retenue par le Ministre pour intérêts des subventions encaissées par la faillite :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sommes perçues par la faillite à titre de subvention ne lui étaient délivrées que sur le vu des états de situation et pour payer des travaux exécutés pour le compte du département d'Eure-et-Loir; que dans ces circonstances et à défaut de convention contraire, le Ministre a retenu sans droit à la compagnie l'intérêt des sommes dont elle n'a pas profité;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'aux termes de la convention le prix de rachat était productif d'intérêts faute de paiement dans les deux ans qui ont suivi la loi du 18 mai 1878; que, par suite, il y a lieu d'allouer au syndic les intérêts qu'il réclame à partir du 24 février 1884;

Considérant qu'il a demandé en outre les intérêts des intérêts le 28 mars 1884 et le 1er octobre 1886; qu'il était dû plus d'une année d'intérêts lors des conclusions prises à la dernière de ces dates, et que, dès lors, il y a lieu d'y faire droit... (L'État paiera à la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen la somme de 8.935f,12 retenue pour intérêts des subventions encaissées; les intérêts de cette somme courront à partir du 24 février 1884 et seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 1er octobre 1886. Sur le vu de la présente décision, la somme de 122.425f,20, retenue à la Caisse des dépôts et consignations, sera remise au syndic de la faillite. Surplus des conclusions rejeté. L'État supportera un quart des dépens exposés par le syndic devant le Conseil d'État.)

(N° 185)

[6 juillet 1888]

Algérie. — Cours d'eau. — Réglementation. — Domaine public. — Clause de non indemnité. — (Sieur Ricci.)

***Le préfet ne commet pas un excès de pouvoirs en réglant une usine antérieure à la loi du* 16 *juin* 1851 *s'il maintient les droits acquis* (*).**

***Le préfet ne commet pas un excès de pouvoirs en imposant à l'usinier une taxe annuelle de* 1 *franc à raison de l'augmentation qu'il autorise de l'ancienne force motrice, et en stipulant une clause de non-indemnité au cas de suppression de cette augmentation, tous droits antérieurs réservés* (**).**

Vu la requête du sieur Ricci... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du 29 décembre 1881, par lequel le préfet du département d'Alger a réglé le fonctionnement d'une chute d'eau établie sur le canal de dérivation de l'Oued-el-Kébir et qui met en mouvement l'usine à roue hydraulique du sieur Ricci; attendu que, si, d'après l'article 2 de la loi du 16 juin 1851, les cours d'eau de toute sorte font partie en Algérie du domaine public, le même article reconnaît les droits de propriété d'usufruit et d'usage légalement acquis sur lesdits cours d'eau avant la promulgation de la loi; que le requérant ou ses auteurs avaient, antérieurement à la loi du 16 juin 1851, un droit de propriété sur le barrage de dérivation de l'Oued-el-Kébir et sur la chute d'eau qui met en mouvement son usine; que, cependant le préfet, par l'arrêté attaqué, a imposé au sieur Ricci une autorisation révocable et subordonnée à certaines conditions; qu'il a notamment réglé les vannes motrices de prise et de décharge, soumis le requérant à une redevance annuelle et stipulé qu'il n'aurait droit à aucune indemnité en cas de privation de force motrice; qu'enfin il résulte des motifs de l'arrêté attaqué qu'il a été pris moins en vue de l'intérêt général que de celui d'un usinier d'aval;

(*) Rapp., 3 juin 1881, Pissevin (*Ann.* 1881, p. 112) et le renvoi.

(**) Voy., 28 novembre 1873, Aymé, p. 833 et les notes. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

Vu les observations du Ministre de l'agriculture... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs qu'il résulte d'un arrêt de la Cour d'Alger du 16 juin 1886 que le sieur Ricci a seulement le droit de se servir de la force motrice dont ses auteurs avaient acquis l'usage, antérieurement à la loi du 16 juin 1851, sous la condition que les eaux seront mises ensuite à la disposition des usiniers d'aval; que le requérant a augmenté le volume d'eau et la hauteur des chutes dont il pouvait disposer; que dans ces circonstances, l'administration avait le droit d'intervenir et de régler l'usage du supplément de force motrice emprunté à la rivière;

Vu la loi du 16 juin 1851 et le décret du 27 octobre 1858;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 12, 20 août 1790, 28 septembre et 6 octobre 1791, les ordonnances des 21 juillet 1845 et 15 septembre 1847;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, par l'arrêté attaqué, le préfet s'est borné, en tenant compte des droits acquis, à régler l'écoulement des eaux dérivées de l'Oued-el-Kébir dans l'intérêt de la police et de l'utilité générale; qu'ainsi il a agi dans la limite des pouvoirs qui lui appartiennent;

En ce qui touche les articles 13 *et* 15 *de l'arrêté attaqué qui imposent au sieur Ricci une indemnité annuelle de* 1 *franc au profit de l'État et lui refusent droit à indemnité dans le cas où il subirait une privation de force motrice par suite de mesures prescrites par l'administration :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Ricci dispose d'une force motrice supérieure à celle dont lui ou ses auteurs jouissaient antérieurement à la loi du 16 juin 1851; qu'à raison de ce fait, il appartenait au préfet de prendre les dispositions qui font l'objet desdits articles... (Rejet.)

(N° 186)

[6 juillet 1888]

Communes. — Marché pour l'adduction et la distribution d'eaux. Interprétation. — (Compagnie générale des eaux contre ville de Saint-Brieuc).

Aux termes d'un traité passé entre une commune et une compagnie, celle-ci s'est engagée à exécuter à ses frais, risques e

périls les travaux nécessaires à l'adduction et à la distribution d'eau, suivant des projets acceptés par la ville et la compagnie et approuvés par l'autorité supérieure. — Décidé qu'aucun accord n'ayant pu s'établir au sujet desdits projets le traité ne pouvait se réaliser.

VU LA REQUÊTE de la compagnie générale des eaux... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 26 mars 1886, par lequel le conseil de préfecture des Côtes-du-Nord, rejetant les conclusions de la compagnie sur l'impossibilité d'exécuter le traité passé le 14 août 1882 entre la ville de Saint-Brieuc et ladite compagnie en vue de l'exécution des travaux nécessaires pour l'alimentation et la distribution des eaux dans la ville, a déclaré que ce traité doit être considéré comme valable et exécutoire sauf le cas de force majeure constaté, et a prescrit une expertise à l'effet de rechercher s'il existe dans les environs de Saint-Brieuc, aux lieux indiqués par les parties, des sources en eau potable qui pourraient être réunies et amenées à Saint-Brieuc en quantité suffisante pour remplir les conditions stipulées au traité du 14 août; décider que le conseil de préfecture a faussement interprété les articles du traité du 14 août 1882;

Vu le mémoire en défense de la ville de Saint-Brieuc... tendant au rejet du pourvoi avec dépens;

Vu le traité du 14 août 1882 passé entre le maire de la ville de Saint-Brieuc et le directeur de la compagnie générale des eaux;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 2 du traité susvisé du 14 août 1882, la compagnie générale des eaux s'est engagée à exécuter à ses frais, risques et périls les travaux nécessaires pour l'alimentation et la distribution des eaux dans la ville de Saint-Brieuc suivant les projets acceptés par la ville et la compagnie et approuvés par l'autorité supérieure; qu'il a été expressément stipulé à l'article 25 du même traité que l'accord prescrit à l'article 2 était indispensable à la réalisation du traité; qu'au moment où la ville de Saint-Brieuc a saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à faire décider que le directeur de la compagnie serait tenu de remettre au maire de Saint-Brieuc le dossier contenant l'indication des terrains acquis et des sources captées pour pouvoir distribuer journellement dans la ville de Saint-Brieuc 2.000 mètres cubes d'eau, l'accord prescrit à l'article 2 du traité n'avait pu s'établir, et qu'à défaut de cet accord préalable aucune des clauses du traité ne pouvait rece-

voir son exécution; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que le traité du 14 août 1882 devait être considéré comme définitif et exécutoire, sauf le cas de force majeure constaté, et a chargé des experts de rechercher s'il existe dans les environs de Saint-Brieuc des sources en eau potable qui pourraient être réunies et amenées à Saint-Brieuc en quantité suffisante pour remplir les conditions stipulées au traité du 14 août 1882, au lieu de déclarer que ledit traité ne pouvait se réaliser et de rejeter sans expertise les conclusions de la ville de Saint-Brieuc... (Arrêté annulé. Les dépens seront supportés par la ville de Saint-Brieuc.)

(N° 187)

[6 juillet 1888].

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Curage. — (Sieurs Ernous).

Lorsque les frais de curage sont mis à la charge des riverains conformément aux dispositions d'une ordonnance rendue dans la forme des règlements d'administration publique, les riverains ne peuvent en demander la décharge par le motif que le déversement des eaux d'égout dans ce cours d'eau en augmenterait les frais de curage. Ce fait ne peut que leur ouvrir une action devant la juridiction compétente contre les auteurs du dommage.

Vu la requête des sieurs Ernous... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 novembre 1886, par lequel le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire a rejeté leur demande en décharge de la taxe à laquelle ils ont été imposés pour le curage du ruisseau de l'Archevêque, exécuté d'office au droit de leur propriété; — *Ce faisant, attendu* que ce ruisseau servant depuis longtemps d'égout aux maisons riveraines, et aux gares des chemins de fer d'Orléans et de l'État et à la ville de Tours, a perdu son caractère de cours d'eau; que, dans ces conditions, les riverains ne sauraient sans injustice être tenus d'acquitter les frais de repurgement prévus par l'ordonnance de 1824; annuler l'arrêté du conseil de préfecture et leur accorder la décharge demandée;

Vu les observations du Ministre de l'agriculture tendant au rejet de la requête;

Vu l'ordonnance du 7 juillet 1824, rendue en forme de règlement d'administration publique;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la taxe à laquelle les sieurs Ernous ont été assujettis, pour le curage du ruisseau de l'Archevêque, exécuté d'office au droit de leurs propriétés, a été mise à leur charge conformément à l'article 9 de l'ordonnance royale du 7 juillet 1824, rendue en exécution de la loi du 14 floréal an XI, pour tous les cours d'eau non navigables ni flottables du département d'Indre-et-Loire; que, dès lors, les sieurs Ernous ne sont pas fondés à demander décharge de ladite taxe de curage, sauf à eux, s'ils s'y croient fondés, à se pourvoir devant qui de droit à raison de ce que les charges de curage auraient été indûment augmentées, par suite du déversement d'eaux d'égout dans le ruisseau de l'Archevêque... (Rejet.)

(N° 188)

[6 juillet 1888]

Travaux publics. — Communes. — Groupe scolaire. — Architecte. — Rédaction des projets. — Concours. — Programme; Inexécution d'une condition essentielle. — Projet écarté bien que rentrant dans les prévisions du devis; Indemnité. — Propriété du projet. — (Sieurs Regnier et Le Foll contre commune d'Aubervilliers).

Lorsqu'une commune, en ouvrant un concours entre des architectes pour la rédaction des projets d'un groupe scolaire, a imposé comme condition essentielle que le projet ne devrait pas dépasser une somme déterminée, l'architecte dont le projet, bien que classé en première ligne, a été écarté par le conseil municipal comme ne remplissant pas la condition imposée n'a pas droit à des honoraires. — (Regnier, 1re esp.).

Lorsqu'à la suite d'un concours entre architectes, pour la rédaction de projets d'ouvrage d'intérêt communal, le concurrent dont le projet a été écarté, bien que seul il ait été reconnu susceptible d'exécution, comme s'étant maintenu dans les con-

ditions du programme, a droit à une indemnité pour rémunération de son travail. — (Le Foll, 2e esp.).

Mais en échange de cette indemnité l'architecte doit remettre ses plans et devis à la commune qui devient propriétaire de son projet (Le Foll, 2e esp.).

Vu la requête... du sieur Regnier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 novembre 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté sa demande tendant à obtenir de la commune d'Aubervilliers le paiement d'une somme de 11.567f,49 à titre d'honoraires pour la confection des plans et devis d'un groupe scolaire à édifier dans ladite commune; — *Ce faisant, attendu* que le projet présenté par le sieur Regnier a été classé en première ligne par l'architecte-voyer en chef du département de la Seine; que, bien que le montant du devis dépassât le maximum fixé par le conseil municipal de la commune d'Aubervilliers, il aurait été ramené au-dessous de cette limite par l'application du rabais normal de 25 p. 100 que la commune, en vertu de l'ordonnance du 14 novembre 1837, était en droit d'imposer aux concurrents à l'adjudication des travaux; que par suite le requérant était en droit d'exécuter le projet qu'il avait présenté; qu'en le rejetant néanmoins, la commune d'Aubervilliers a causé au sieur Regnier un préjudice qui doit être réparé par l'allocation d'une indemnité s'élevant à 3 p. 100 du montant du devis; adjuger au requérant le bénéfice des conclusions par lui prises en première instance; subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet d'évaluer la dépense réelle que coûterait, déduction faite des rabais, l'exécution du projet du requérant, condamner la commune en tous les dépens;

Vu les observations en défense de la commune d'Aubervilliers... tendant au rejet du pourvoi, et à la condamnation du requérant aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant, d'une part, que le conseil municipal de la commune d'Aubervilliers, en décidant qu'il y avait lieu d'inviter un certain nombre d'architectes à présenter des projets de construction d'un groupe scolaire, a limité la dépense à 400.000 francs et a fait de cette limite une des conditions essentielles imposées aux auteurs [du projet; que, d'autre part, le sieur Regnier, acceptant ces conditions, s'est expressément engagé à ne réclamer aucune rémunération à la commune dans le cas où la préférence ne serait pas accordée à son projet;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le projet présenté par le sieur Regnier a été classé en première ligne par l'architecte-voyer en chef du département de la Seine, ce projet comportait une dépense supérieure au maximum fixé par le conseil municipal; que, dans ces circonstances, ledit conseil a pu, à bon droit, écarter ce projet comme ne remplissant pas une des conditions essentielles imposées aux concurrents, et que le sieur Regnier n'est pas fondé à réclamer une indemnité à la commune d'Aubervilliers, à raison de cette décision du conseil municipal; qu'ainsi, et sans qu'il soit besoin d'ordonner une expertise, sa requête doit être rejetée (Rejet avec dépens).

Vu la requête du sieur Le Foll... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 novembre 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Seine n'aurait condamné la commune d'Aubervilliers qu'à une indemnité insuffisante à raison de l'inexécution d'un concours auquel le requérant a pris part, ensemble un arrêté du 24 mars 1886, par lequel ledit conseil de préfecture, interprétant son précédent arrêté, a déclaré que le paiement de l'indemnité précité serait effectué au sieur Le Foll contre remise à la commune des plans et devis dressés par lui; —*Ce faisant, attendu* que l'indemnité de 5.400 francs qui lui a été accordée par l'arrêté du 25 novembre 1885 ne monte qu'à 1 1/2 p. 100 du montant des travaux prévus et doit être portée à 4 p. 100; que, d'autre part, la commune n'étant pas recevable à se pourvoir contre ledit arrêté pour le faire interpréter par le conseil de préfecture; que cet arrêté n'offrait aucune ambiguïté et que la demande en interprétation de la commune constituait au contraire une demande nouvelle, destinée à compenser le préjudice causé à ladite commune par la condamnation prononcée contre elle; au fond, que le conseil de préfecture, par son arrêté du 24 mars 1886, a inexactement interprété son arrêté du 25 novembre précédent en déclarant qu'il avait entendu dire que le paiement de l'indemnité à l'architecte aurait lieu contre remise de ses plans et devis; que les 5.400 francs, qui lui ont été accordés, constituaient des dommages-intérêts et non la rémunération de son travail; que, dès lors, il devait rester propriétaire de ses plans et devis qui ne devaient être remis à la commune qu'au cas où il aurait été choisi par elle comme architecte du projet primé au concours; qu'enfin l'arrêté du conseil de préfecture aurait dû tout au moins lui reconnaître un droit à une indemnité au cas où son projet serait exécuté pour la commune par un autre architecte; porter à 4 p. 100, sur le montant

du projet, l'indemnité et les honoraires dus au requérant, avec tels intérêts que de droit; subsidiairement déclarer irrecevable et plus subsidiairement mal fondée la demande de la commune au conseil de préfecture en interprétation de l'arrêté du 25 novembre 1885; très subsidiairement réserver au sieur Le Foll son droit à indemnité au cas où, le projet étant remis à la commune, celle-ci en ferait usage; condamner la commune d'Aubervilliers aux dépens;

Vu le mémoire en défense pour la commune d'Aubervilliers... tendant au rejet de la requête, par les motifs que la requête du sieur Le Foll, contre le premier arrêté du 25 novembre 1885, est irrecevable comme présentée malgré l'acquiescement du requérant à cet arrêté; que, d'ailleurs, ledit arrêté aurait dû faire l'objet d'un recours spécial; au fond, que le sieur Le Foll ne pouvait demander, au maximum, que des honoraires pour rédaction du projet; que, dès lors, il n'est pas fondé à réclamer une somme plus forte que celle qui lui a été allouée par le conseil de préfecture; en ce qui touche le recours contre le second arrêté, que la commune a pu valablement demander au conseil de préfecture l'interprétation de sa décision du 25 novembre 1885, qui était obscure et ambiguë; que le conseil de préfecture l'a reconnu lui-même en en fournissant l'interprétation; que cette interprétation est d'ailleurs exacte attendu qu'il est certain que ce sont des honoraires que le conseil de préfecture a alloués au sieur Le Foll pour la rédaction de ses projets, et que si la commune les paie elle peut en réclamer la remise;

Vu les observations en réplique du sieur Le Foll... par lesquelles il déclare se désister de son recours contre l'arrêté du 25 novembre 1885, et ne se pourvoir en conséquence que contre le second arrêté du 25 mars 1886;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que le sieur Le Foll s'est désisté purement et simplement de son recours contre l'arrêté du 25 novembre 1885, et qu'il y a lieu de lui donner acte de ce désistement;

En ce qui touche l'arrêté du 24 mars 1886, par lequel le conseil de préfecture a interprété son arrêté précédent :

Considérant que, par son arrêté du 25 novembre 1885, le conseil de préfecture de la Seine avait condamné la commune d'Aubervilliers à payer au sieur Le Foll, architecte, une indemnité de 5.400 francs, en rémunération du travail auquel il s'était livré, sur la demande de la commune, pour la rédaction d'un projet de groupe scolaire, par le motif que ledit projet, quoique

susceptible d'exécution et rentrant dans les prévisions du devis, avait été arbitrairement écarté par le conseil municipal;

Considérant que ladite indemnité représentait la rémunération du travail du sieur Le Foll, et qu'en la payant, la commune devenait propriétaire du projet; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture, interprétant son précédent arrêté, a ordonné la remise, par le sieur Le Foll, à la commune, de ses plans et devis, en échange de l'indemnité qu'il recevait, et qu'il y a lieu de rejeter la requête... (Il est donné acte du désistement en ce qui concerne le recours contre l'arrêté du 25 novembre 1885. Les conclusions du sieur Le Foll, contre l'arrêté du 24 mars 1886, sont rejetées. Le sieur Le Foll est condamné aux dépens.)

(N° 189)

[6 juillet 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Travaux de voirie. — (Sieur Bourse contre Ville de Paris.)

Lorsque l'effondrement d'une construction en bordure de la voie publique est dû au vice du sol et au défaut de précautions prises par le propriétaire et non aux travaux de consolidation de la rue exécutés par la ville, celle-ci ne saurait être déclarée responsable (*).

Vu la requête... du sieur Bourse... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 26 avril 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté la demande en indemnité que ledit sieur Bourse avait formée contre la Ville de Paris pour dommages causés à un immeuble appartenant au requérant, sis à Paris, rue du Château-des-Rentiers, n° 65; — *Ce faisant, attendu* que les travaux de consolidation exécutés par la Ville de Paris dans la rue du Château-des-Rentiers, au mois d'avril 1877, au droit de l'immeuble du sieur Bourse, ont déter-

---

(*) Voy., dans le même sens, 29 avril 1887, Ville de Paris (*Ann.* 1888, p. 104) et le renvoi.

Le ministre de l'intérieur avait conclu, conformément à l'avis du conseil des ponts et chaussées, à l'allocation d'une indemnité (886f,50) à laquelle il estimait le dommage.

miné l'éboulement qui s'est produit le 29 avril 1877, dans ledit immeuble; que lesdits travaux ont été exécutés sans que le sieur Bourse ait été averti des dangers qu'ils pouvaient présenter pour son immeuble; que, par suite, la Ville de Paris doit réparation des dommages causés; condamner la Ville de Paris à payer au requérant la somme de 7.831f,03 avec intérêts de droit, condamner, en outre, la Ville aux dépens tant de première instance que d'appel, y compris les frais d'expertise;

Vu les observations en défense de la Ville de Paris... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation du sieur Bourse aux dépens, par les motifs qu'il n'est pas démontré que les travaux exécutés par la Ville de Paris aient été la cause de l'accident survenu; que, d'ailleurs, la Ville de Paris a agi dans les limites de ses droits et qu'aucune faute ne lui est imputable; subsidiairement, que l'indemnité réclamée par le requérant est exagérée et devrait, le cas échéant, être réduite à la somme nécessaire pour le rétablissement des lieux dans leur état primitif;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par l'administration pour la consolidation de la rue du Château-des-Rentiers ont été strictement maintenus dans le sous-sol de cette rue, et qu'ils ont été conduits avec prudence et conformément à toutes les règles de l'art; que, d'ailleurs, il n'est pas établi que l'accident survenu à la construction du sieur Bourse ait eu d'autre cause que le peu de stabilité du sol sur lequel elle a été élevée sans aucune des précautions nécessitées par la situation particulière de cet immeuble; qu'ainsi la responsabilité du dommage éprouvé par le sieur Bourse ne saurait incomber à la Ville de Paris... (Rejet, avec dépens y compris les frais d'expertise.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 190)

[9 mai 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique.— Jury. — Délibération anticipée.— Nullité.— [Commune de Champoléon (Hautes-Alpes.)]

Le fait, par le jury d'expropriation, de se réunir comme jury constitué à l'insu des parties et avant l'ouverture des débats publics, pour délibérer et se mettre d'accord sur les notes prises au cours de la visite des lieux et relatives à la nature des terrains expropriés, constitue une délibération anticipée.

Cette violation du principe de la liberté de la défense n'est pas susceptible d'être couverte par la prise devant le jury de conclusions au fond; elle entraîne la nullité de la décision.

. . . .

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Et statuant au fond ;

Vu les articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que les jurés ont pris entre eux la décision qu'ils n'ont pas fait connaître aux parties de se réunir, après qu'ils auraient fini de procéder à la visite des lieux, pour délibérer entre eux et se mettre d'accord sur les notes et les renseignements pris sur la nature des terrains expropriés :

Que les jurés se sont en effet réunis pendant quatre jours consécutifs, les 6, 7, 8 et 9 septembre 1887, dans une des salles du tribunal civil d'Embrun ; que l'examen en séance publique des affaires qui leur étaient soumises n'a commencé que le 13 septembre ; et que, sur la question que le magistrat-directeur leur

a posée, dans la séance du 17, ils ont déclaré qu'ils avaient tenu les réunions susmentionnées comme jury constitué dans le but de coordonner leurs notes et de se mettre d'accord sur icelles;

Attendu qu'alors même que l'objet desdites réunions n'a consisté pour les jurés qu'à délibérer et qu'à se mettre d'accord, avant l'ouverture des débats, sur la nature des terrains atteints par l'expropriation, il n'en a pas moins, et par là même porté sur l'examen d'un des éléments de l'indemnité que le jury avait mission de fixer;

Qu'en se livrant à ce travail avant la discussion publique des demandes et moyens des parties, les jurés ont, au mépris des articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841, procédé à une délibération anticipée et que leur décision a été rendue en violation de ces mêmes articles :

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le second moyen, casse, etc.

(N° 191)

[11 juin 1888]

Cassation. — Pourvoi. — Indication des défendeurs. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Délibération anticipée. — (Commune de Freissinières et autres).

Il n'est pas nécessaire que la déclaration de pourvoi mentionne par leur nom les personnes contre lesquelles il est formé. La déclaration satisfait à la loi quand elle contient des indications suffisantes pour qu'il ne puisse y avoir aucun doute sur la personne des défendeurs au pourvoi; spécialement, le pourvoi est régulier quand la déclaration porte qu'il est formé contre les décisions rendues à telle date par tel jury, alors que les noms des parties défenderesses figurent en tête de chacune des décisions.

La réunion du jury, à la suite de la visite des lieux, pour délibérer et se mettre d'accord sur les notes et renseignements pris sur la nature des terrains expropriés, constitue une délibération anticipée, puisque l'objet d'une telle réunion porte sur l'examen d'un des éléments de l'indemnité que le jury ne peut fixer qu'après la clôture de l'instruction à la suite des débats publics.

La décision rendue après cette délibération anticipée est entachée d'une nullité d'ordre public.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu la connexité, joint les pourvois et statuant par un seul arrêt et par défaut à l'égard des défendeurs pour lesquels il n'a pas été présenté de mémoire en défense;

Sur la fin de non-recevoir tirée de l'insuffisance de désignation des parties défenderesses dans la déclaration de pourvoi :

Attendu que les sieurs Guisquet, sous-préfet à Embrun, et Martin, avocat, agissant pour l'administration forestière au nom du préfet des Hautes-Alpes, ont déclaré au greffe du tribunal civil d'Embrun, le 29 septembre 1887, se pourvoir en cassation contre les décisions rendues par le jury d'expropriation d'Embrun, les 17 et 18 septembre 1887 au profit des communes, établissements publics et particuliers qui possèdent dans cet arrondissement des terrains compris dans les périmètres obligatoires de reboisement, expropriés en exécution de la loi du 4 avril 1882 et en vertu du jugement d'expropriation rendu par le tribunal civil d'Embrun à la date du 15 février 1887;

Attendu que du procès-verbal des opérations du jury il résulte que cent cinquante-cinq affaires ont été soumises à ses délibérations; que chacune de ces affaires porte un numéro spécial; que, sous ce numéro, chaque partie a été désignée avec une rigoureuse précision ainsi que les parcelles sur elle expropriées; que, à l'audience du 17 septembre 1887, il a été donné lecture des décisions rendues par le jury dans les cent cinquante-cinq affaires, chaque décision portant le numéro de l'affaire à laquelle elle s'appliquait et rappelant le nom de la partie qu'elle intéressait; que le même jour le magistrat directeur a rendu une ordonnance déclarant exécutoires les cent cinquante-cinq décisions; que seulement les décisions nos 116 et 117, concernant les communes de Freissinières et de Saint-Appolinaire ayant été annulées à raison d'une erreur matérielle reconnue par tous, le jury a statué à nouveau dans ces deux affaires, le 18 septembre, à une heure du matin, et, au même moment, le magistrat directeur a rendu une ordonnance d'exécution relative à ces deux nouvelles décisions;

Qu'il suit de là que la déclaration de pourvoi contre des décisions rendues par le jury d'expropriation de l'arrondissement

d'Embrun les 17 et 18 septembre 1887, ne pouvait laisser aucun doute sur l'indication des défendeurs contre lesquels le pourvoi était formé; que c'était nécessairement tous ceux au profit desquels avaient été prononcées les décisions frappées de pourvoi et qui étaient nominativement mentionnés en tête de chacune d'elles; que les défendeurs au pourvoi ont donc été l'objet d'une désignation suffisante dans la déclaration;

Attendu, d'autre part, que le pourvoi a été régulièrement notifié à chacune des parties, communes, établissements publics et particuliers susdénommés, au profit desquels sont intervenues les décisions contre lesquelles le pourvoi a été dirigé;

Qu'ainsi cette première fin de non-recevoir n'est pas justifiée;

La rejette;

Sur la fin de non-recevoir spéciale au pourvoi formé dans l'affaire n° 2 concernant la commune des Crottes :

Attendu que le jury a rendu deux décisions au profit de la commune des Crottes, l'une au profit de cette commune seule, sous le n° 2; l'autre, sous le n° 3, avec la mention : « la commune des Crottes en litige avec celle d'Embrun »;

Attendu que la notification faite à la commune des Crottes porte que le pourvoi est formé contre les décisions rendues par le jury d'expropriation d'Embrun sous les n°s 2 et 3; que si la notification se termine par ces mots : « ladite commune des Crottes en litige avec celle d'Embrun », le seul résultat qu'a pu avoir cette indication a été de préciser la portée du pourvoi en montrant qu'il s'appliquait en effet aussi bien à la décision n° 2 n'intéressant que les parcelles non contestées à la commune des Crottes qu'à la décision n° 3 spéciale aux parcelles dont la propriété était litigieuse entre cette commune et celle d'Embrun.

Rejette encore cette fin de non-recevoir;

Au fond :

Sur le moyen unique ;

Vu les articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que les jurés ont pris entre eux la décision, qu'ils n'ont pas fait connaître aux parties, de se réunir après qu'ils auraient fini de procéder à la visite des lieux, pour délibérer entre eux et se mettre d'accord sur les notes et renseignements pris sur la nature des terrains expropriés ;

Que les jurés se sont en effet réunis pendant quatre jours consécutifs, les 6, 7, 8 et 9 septembre 1887, dans une des salles du tribunal civil d'Embrun; que l'examen en séance publique

des affaires qui leur étaient soumises n'a commencé que le 13 septembre et que sur la question que le magistrat directeur leur a posée dans l'audience du 17, ils ont déclaré qu'ils avaient tenu les réunions susmentionnées comme jury constitué, dans le but de coordonner leurs notes et de se mettre d'accord sur icelles;

Attendu qu'alors même que l'objet desdites réunions n'a consisté pour les jurés qu'à délibérer et à se mettre d'accord, avant les débats publics, sur la nature des terrains atteints par l'expropriation, il n'en a pas moins, et par là même, porté sur l'examen d'un des éléments de l'indemnité que le jury avait mission de fixer après la clôture de l'instruction;

Qu'en se livrant à ce travail avant la discussion publique des demandes et moyens des parties, les jurés ont, au mépris des articles 37 et 38 de la loi de mai 1841, procédé à une délibération anticipée et que leur décision a été rendue en violation de ces mêmes articles :

Par ces motifs, casse, etc.

. . . .

(N° 192)

[11 juin 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Notification. — (Dame veuve Reboul et autres).

Lorsque dans le procès-verbal, pour une parcelle expropriée, une personne est indiquée comme inscrite à la matrice des rôles et une autre personne comme revendiquant cette même parcelle, il ne suffit pas de notifier la déclaration de pourvoi à la personne inscrite, et à défaut de notification au revendiquant, le pourvoi est non recevable.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Attendu que les sieurs Guisquet, sous-préfet à Embrun, et Martin, avocat, agissant, pour l'administration forestière, au nom du préfet des Hautes-Alpes, ont déclaré au greffe du tribunal civil

d'Embrun, le 29 septembre 1887, se pourvoir en cassation contre les décisions rendues par le jury d'expropriation d'Embrun, les 17 et 18 septembre 1887, au profit des communes, établissements publics et particuliers qui possèdent dans cet arrondissement des terrains compris dans les périmètres obligatoires de reboisement, expropriés en exécution de la loi du 4 avril 1882, et en vertu du jugement d'expropriation rendu par le tribunal civil d'Embrun à la date du 15 février 1887;

Attendu que du procès-verbal des opérations du jury il résulte que cent cinquante-cinq affaires ont été soumises à ses délibérations; que chacune de ces affaires porte un numéro spécial; que, sous ce numéro, chaque partie a été désignée avec une rigoureuse précision, ainsi que les parcelles sur elles expropriées; que, à l'audience du 17 septembre 1887, il a été donné lecture des décisions rendues par le jury dans les cent cinquante-cinq affaires dont les affaires concernant les veuve Reboul et Tyran faisaient partie sous les n[os] 105 et 106; que chaque décision portait le numéro de l'affaire à laquelle elle s'appliquait et rappelait le nom de la partie qu'elle intéressait; que le même jour, le magistrat directeur a rendu une ordonnance déclarant exécutoires les cent cinquante-cinq décisions; que seulement les décisions n[os] 116 et 117, concernant les communes de Fressinières et de Saint-Appolinaire ayant été annulées à raison d'une erreur matérielle reconnue par tous, le jury a statué à nouveau dans ces deux affaires, le 18 septembre, à 1 heure du matin, et, au même moment, le magistrat directeur a rendu une ordonnance d'exécution relative à ces deux nouvelles décisions;

Qu'il suit de là que la déclaration du pourvoi contre les décisions rendues par le jury d'expropriation de l'arrondissement d'Embrun, les 17 et 18 septembre 1887, ne pouvait laisser aucun doute, sur l'indication des défenderesses contre lesquelles le pourvoi était formé; que c'était nécessairement tous ceux au profit desquelles avaient été prononcées les décisions frappées de pourvoi, et qui étaient nominativement mentionnées en tête de chacune d'elles, que les défenderesses au pourvoi ont donc été l'objet d'une désignation suffisante dans la déclaration;

Qu'ainsi cette première fin de non-recevoir n'est pas justifiée, la rejette;

Mais sur la fin de non-recevoir tirée du défaut de notification de la déclaration de pourvoi aux veuves Tyran et Reboul :

Attendu que, si le tableau des offres mentionne dans l'affaire n° 105, Reboul, Camille fils, Pierre à Font-Fouranne, et dans l'af-

faire n° 106, Tyran Joseph feu Joseph à la Touisse, comme les propriétaires inscrits à la matrice des rôles, le même tableau, sous le n° 105, mentionne aussi Ollieu Anne, veuve de Reboul, Camille fils, Pierre, à Châteauroux, et sous le n° 106, Garcin, Marie-Rosalie, veuve de Tyran Joseph, feu Joseph à Châteauroux, comme des propriétaires déclarés ou s'étant fait connaître ; que, de plus, le procès-verbal, sous les numéros des affaires 105 et 106, indique les noms et prénoms des veuves Reboul et Tyran et leur donne la qualité de revendicantes ;

Attendu cependant qu'il n'appert d'aucune notification du pourvoi aux veuves Reboul et Tyran ;

D'où il suit qu'à leur égard le pourvoi n'est pas recevable.

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 193)

[12 juin 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — 1° Cession de propriété; — 2° Délibération. — Désignation. — Jugement. — Jury. — Société de commerce. — Notification. — Validité. — Consorts Marcelli.)

1° *Lorsque les propriétaires à exproprier consentent à la cession, mais sans accord sur le prix, le tribunal donne acte du consentement et désigne le magistrat directeur du jury sans qu'il soit besoin de s'assurer de l'accomplissement des formalités prescrites par le titre II et le titre Ier, article* 2, § 2, *n°* 3, *de la loi du* 3 *mai* 1841 ;

2° *Le visa des articles* 30 *et* 55 *de la loi du* 3 *mai* 1841 *dans la délibération portant la désignation du jury implique nécessairement que ladite délibération a été prise sur le vu d'un jugement d'expropriation ou d'un jugement de donné acte qui en est l'équivalent.*

Les notifications à faire aux sociétés de commerce doivent, à peine de nullité, être signifiées en leur maison sociale.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur la fin de non-recevoir tirée de la tardiveté du pourvoi formé,

le 14 juin 1887, alors que le jugement du 2 février 1887 avait été notifié le 28 mars;

Attendu qu'aux termes des articles 69 et 70 du Code de procédure civile, les notifications à faire aux sociétés de commerce doivent, à peine de nullité, être signifiées en leur maison sociale; que cependant la signification du jugement attaqué à la compagnie des chemins de fer départementaux a été faite, non au siège social, à Paris, avenue de l'Opéra, 20, mais à l'Ile-Rousse, au bureau de l'ingénieur, directeur des travaux du chemin de fer en construction, où il n'est point justifié que la compagnie ait un domicile;

Attendu, dès lors, que la signification du jugement faite à la requête des conjoints Marcelli est viciée de nullité et n'a pu faire courir le délai du pourvoi contre le jugement du 2 février 1887,

Rejette la fin de non-recevoir;

Et statuant sur le premier moyen dirigé contre ledit jugement:

Attendu que le jugement attaqué a visé la loi du 21 avril 1882, qui a déclaré l'utilité publique des travaux du chemin de fer de Ponte-Leccia à Calvi, la loi de concession desdits travaux à la compagnie des chemins de fer départementaux, du 19 décembre 1883, l'arrêté du préfet de la Corse, du 22 octobre 1885, désignant les localités traversées, et la convention, en date du 28 novembre suivant, par laquelle les conjoints Marcelli ont autorisé la compagnie à prendre possession des parcelles désignées audit acte et nécessaires à la construction du chemin de fer;

Attendu qu'il résulte des déclarations du jugement attaqué que cette convention avait tous les caractères d'une cession de propriété, puisqu'elle avait lieu pour la construction du chemin, ce qui implique un abandon définitif, et qu'elle stipulait qu'une indemnité serait allouée pour cet abandon dans les formes de la loi d'expropriation;

Attendu que la prise de possession par la compagnie et le consentement formel des propriétaires avaient suffisamment déterminé les parcelles objet de la cession; d'où il suit que les parties se trouvaient dans le cas prévu par le paragraphe dernier de l'article 14 de la loi du 3 mai 1841, aux termes duquel, lorsque les propriétaires à exproprier consentent à la cession, mais sans accord sur le prix, le tribunal donne acte du consentement et désigne le magistrat directeur du jury, sans qu'il soit besoin de s'assurer de l'accomplissement des formalités prescrites par le titre II et le titre Ier, art. 2, § 2, n° 3, de ladite loi;

Attendu, d'autre part, qu'il n'est point justifié que l'acte qua-

lifié d'intervention, dont excipe la compagnie et qui porte la date même du jugement du 2 février 1887, ait été soumis au tribunal;

Attendu qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait, dans les circonstances de la cause, le jugement attaqué du 2 février 1887 n'a fait qu'une exacte application de la loi du 3 mai 1841 et n'a violé aucune autre loi :

Par ces motifs, rejette le pourvoi formé contre le jugement du tribunal civil de Calvi, du 2 février 1887;

En ce qui concerne le pourvoi dirigé contre la décision du jury d'expropriation en date du 6 juin 1887;

Sur le deuxième moyen du pourvoi :

Attendu que, si la cour d'appel ou le tribunal du chef-lieu judiciaire ne peuvent choisir les personnes qui formeront le jury spécial qu'alors que le principe de l'expropriation se trouve préalablement acquis, par suite d'un jugement d'expropriation ou d'un jugement de donné acte qui en est l'équivalent, le visa des articles 30 et 55 de la loi du 3 mai 1841, dans la délibération portant la désignation du jury, implique nécessairement que ladite délibération a été prise sur le vu de ce jugement;

Attendu qu'il a été procédé ainsi dans l'espèce et qu'il en résulte qu'il n'a été contrevenu à aucune disposition de la loi pour la désignation du jury,

Rejette ce moyen;

Mais sur le troisième moyen du pourvoi :

Vu les articles 31 de la loi du 3 mai 1841, 69 et 70 du Code de procédure civile;

Attendu que la convocation de la compagnie des chemins de fer départementaux devant le jury chargé de régler l'indemnité due aux consorts Marcelli, a été notifiée à l'Ile-Rousse, dans les bureaux et en la personne du sieur Detrois, ingénieur directeur des travaux, sans qu'il apparaisse que la compagnie ait donné mandat à cet agent à l'effet de la représenter en justice, ni qu'elle ait fait élection de domicile dans ses bureaux;

D'où résulte, pour violation des articles susvisés, la nullité de ladite convocation et, par suite, celle de la décision du jury devant lequel la demanderesse en cassation n'avait comparu que sous réserves expresses d'invoquer toutes nullités dont serait entachée la procédure dirigée contre elle :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les trois derniers moyens, casse et annule, etc.

(N° 194)

[12 juin 1888]

Chemins de fer. — Exploitation. — Arrêtés ministériels. — Caractères législatifs. — Disposition générale. — (Époux Foulet-Navarret.)

Les arrêtés pris par le Ministre des travaux publics en vertu de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, rendue par délégation du pouvoir législatif, participent comme elle du caractère de la loi du 21 juillet 1845 dont ils sont le complément; ils ne sont donc pas des actes administratifs proprement dits.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi,

En ce qui concerne l'arrêté préfectoral du 22 novembre 1865:

Attendu que cet arrêté qui se borne à maintenir dans la quatrième catégorie le passage à niveau de la Barre et à en modifier les heures d'ouverture n'a donné lieu à aucun débat; qu'il est clair et que l'arrêt attaqué n'en a fait que l'application, sans avoir eu à l'interpréter,

En ce qui touche l'arrêté ministériel du 12 juillet 1879;

Attendu que l'article 4 de la loi du 21 juillet 1845 dispose que « partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées conformément aux règlements »;

Attendu que le soin d'en régler le mode, la garde et les conditions de service a été confié au Ministre des travaux publics par l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, rendue par délégation du pouvoir législatif; qu'il en résulte que les arrêtés pris par ce Ministre en vertu de ladite ordonnance participent comme elle du caractère de la loi dont ils sont le complément; qu'ils ne sont donc pas des actes administratifs proprement dits, dont l'interprétation échappe à l'autorité judiciaire, et que, par conséquent, en interprétant l'arrêté ministériel du 12 juillet 1879, la cour d'appel de Pau n'a ni méconnu le principe de la

séparation des pouvoirs ni, par suite, violé les articles de lois visés au pourvoi;

Sur le second moyen :

Attendu qu'aux termes de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juillet 1879, les passages accotés aux barrières demeurent sous la surveillance des gardes-barrières, qui doivent en interdire la circulation à l'approche des trains;

Attendu que cette disposition est générale et obligatoire pour les gardes-barrières, toutes les fois qu'ils ont une surveillance à exercer;

Attendu que l'arrêt attaqué constate que le 8 mai 1882, à cinq heures trois minutes du matin, la garde-barrière du passage de la Barre n'était pas à son poste, quoiqu'elle dût s'y trouver, pour interdire à l'approche du train qui passe en ce moment l'entrée des piétons par le portillon accoté à la barrière du passage à niveau et que c'est à sa négligence qu'est due la mort de Jean Navarret;

D'où il suit qu'en déclarant la compagnie du Midi responsable de la faute de son agent, la cour d'appel de Pau, loin de violer les lois invoquées par le pourvoi, en a fait, au contraire, une saine application;

Par ces motif, rejette, etc.

(N° 195)

[26 Juin 1888]

Chemins de fer. — Convention internationale. — Voie française. — Voie étrangère. — Manquants. — Responsabilité. — (Sieurs Légarralde et Lapeyre.)

Aux termes de la convention internationale entre la France et l'Espagne, du 8 avril 1864, dûment homologuée, qui déclare route internationale, entre la station d'Hendaye et la station d'Irun, la voie ferrée composée de deux lignes parallèles, l'une à voie française, l'autre à voie espagnole, les transports de marchandises sur chaque ligne sont effectués uniquement par la compagnie à laquelle la voie est affectée, et aux conditions des tarifs propres à cette compagnie.

En conséquence, est nul comme manquant de base légale et

rendu en violation de l'article 103 du Code de commerce, le jugement qui a déclaré la compagnie française du Midi responsable des manquants survenus au cours d'un transport effectué par la compagnie du Nord de l'Espagne sur la ligne espagnole, d'Irun à Handaye, par le seul motif que la marchandise devant être livrée à Handaye par la compagnie française du Midi, c'est à cette dernière et non à l'agent espagnol préposé à cet effet que le destinataire devait s'adresser pour la constatation et la garantie du dommage.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Et après en avoir immédiatement délibéré conformément à la loi;

Donnant défaut contre les défendeurs et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu la convention internationale entre la France et l'Espagne, du 8 avril 1864, homologuée le 28 juin suivant, et l'article 103 du Code de commerce :

Attendu que, les 11 et 23 avril 1885, deux expéditions de pipes de vin ont été adressées de deux stations du chemin de fer du Nord de l'Espagne à Andaye aux sieurs Légarralde et Lapeyre, lesquels ayant reconnu des manquants à l'arrivée en gare d'Handaye, ont offert à la compagnie des chemins de fer du Midi de lui payer le prix du transport, après avoir fait constater contradictoirement avec elle, l'état des fûts avariés; que, la compagnie s'y étant refusée en soutenant que la mesure réclamée concernait la compagnie espagnole seule transporteur et dont l'agent à Hendaye était prêt à concourir à l'opération, les destinataires ont assigné la compagnie française du Midi en responsabilité des manquants et avaries préalablement constatés au moyen d'une expertise;

Attendu que, devant le tribunal, la compagnie du Midi a conclu à sa mise hors de cause par ces motifs « que le transport s'est effectué pour les expéditions dont s'agit uniquement d'Alfaro et de Ricla, station de la ligne du chemin de fer du Nord de l'Espagne à Hendaye-Sotal, point terminus de ladite ligne, sous le régime de la convention internationale du 6 avril 1864, dûment homologuée, aux termes de laquelle chaque compagnie, sur la ligne qui lui est affectée, observe ses délais de transport, applique ses tarifs propres, perçoit les taxes à son profit et fait, à ses frais, les dépenses d'exploitation afférentes à cette ligne; que par con-

séquent, aucun lien de fait ni de droit n'a jamais existé et n'existe entre les demandeurs et la concluante, qui est et a toujours été sans intérêt à un transport auquel elle n'a point participé, ni personne pour elle (convention susdite, articles, notamment 6, 23, 24), n'ayant pas voulu, par ce motif, intervenir dans les opérations requises par les sieurs Légarralde et Lapeyre et auxquels l'agent de la compagnie espagnole était prêt à prendre part »;

Attendu que, sans s'expliquer d'aucune manière sur ces conclusions précises et tout en reconnaissant que les manquants proviennent de soustractions frauduleuses opérées en cours de transport, le tribunal de commerce de Bayonne, par le jugement attaqué, a condamné la compagnie des chemins de fer du Midi au payement de la valeur des manquants sur chaque expédition, avec dommages-intérêts et frais, par ce motif que les vins faisant partie des deux expéditions étant arrivés à Hendaye et devant être livrés à Hendaye par la compagnie du Midi, c'est avec cette dernière que les destinataires devaient examiner les avaries et à elle qu'ils devaient s'adresser pour faire à ce sujet toutes les constatations légales;

Attendu qu'en rendant ainsi la compagnie du Midi responsable de manquants survenus en cours de transports effectués uniquement par la compagnie du Nord de l'Espagne, sans relever d'ailleurs aucune circonstance d'où l'on puisse induire qu'en se chargeant de la livraison à Hendaye la demanderesse en cassation se soit substitué à la compagnie transporteur pour les obligations qui pouvaient incomber à cette dernière, le tribunal a rendu une décision qui manque de base légale et a violé, en l'appliquant faussement, l'article 103 susvisé, qui règle la responsabilité du voiturier relativement aux objets transportés :

Par ces motifs, donnant défaut contre les défendeurs,

Casse, etc.

(N° 196)

[2 juillet 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Tableau des offres et demandes. — Formalités substantielles. — (Commune de Saint-Pierre.)

En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les offres doivent être acceptées ou refusées et la demande en in-

demnité doit être formulée et produite avant l'ouverture des débats; le chiffre de cette demande doit figurer sur le tableau soumis aux jurés.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 37, § 1er, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en fait, que la commune de Saint-Pierre, expropriée, n'avait ni accepté ni refusé les offres à elles faites par l'État, expropriant, ni fait connaître sa demande avant l'ouverture des débats; que si, à la vérité, le procès-verbal des opérations du jury réuni pour statuer sur le montant de l'indemnité à elle due constate que, dans la séance du 3 novembre 1887, le magistrat directeur a fait placer sous les yeux du jury « le tableau des offres et demandes, les plans parcellaires et les autres titres, pièces et documents produits par les parties à l'appui de leurs offres et demandes », il en résulte aussi que ce n'est qu'ultérieurement que l'avocat de la commune « a donné lecture » de ses conclusions, où la demande a été formulée et produite pour la première fois; que, par suite, le chiffre de cette demande n'a pas figuré sur le tableau soumis aux jurés; que le procès-verbal ne constate pas expressément que ces conclusions leur ont été remises, et qu'en se bornant à déclarer qu'elles ont été lues à l'audience, il ne mentionne pas même qu'elles ont été déposées ou annexées audit procès-verbal, sans relever, d'ailleurs, aucune autre circonstance d'où il soit permis d'inférer que la formalité substantielle prescrite par la disposition légale susvisée a été remplie; que son inobservation entraîne la nullité des opérations du jury;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 197)

[9 juillet 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité éventuelle. — (Consorts Thélier.)

L'arrêt qui décide que deux fractions d'immeuble constituent

un ensemble de propriété, en raison de leur situation, de leur affectation et du mode de jouissance établi par le propriétaire et qui en conclut que l'expropriation de l'une des parties a pu déterminer un dommage au surplus, renferme une constatation de fait et une appréciation qui rentrent dans le domaine souverain du juge du fond.

Le jury d'expropriation est incompétent pour statuer sur l'indemnité qui n'a d'autre cause alléguée qu'un dommage incertain, éventuel, et qui n'est pas la conséquence immédiate du fait même de l'expropriation.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur la première branche du moyen unique du pourvoi :

Attendu que l'arrêt attaqué déclare, en fait, que la parcelle de terrain en nature de jardin, expropriée par l'État sur Barthélemy Thélier, pour la construction du chemin de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud, est une dépendance de la maison et du parc appartenant aux défendeurs, et qu'en raison de l'usage auquel elle était affectée par le précédent propriétaire, et du mode de jouissance dont elle était l'objet, elle constituait, entre ses mains, avec la maison et le parc, un ensemble dont toutes les parties concouraient à former une seule et même propriété; d'où ledit arrêt a conclu que l'expropriation de l'une d'elles pouvait entraîner un préjudice pour le surplus; que ces constatations de fait, et l'appréciation que la Cour d'appel en a tirée, sont souveraines et échappent au contrôle de la Cour de cassation;

Par ces motifs, rejette cette branche du moyen;

Mais sur la seconde branche :

Vu l'article 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en droit, que les pouvoirs du jury, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, sont clairement définis par cet article; qu'ils se bornent à fixer l'indemnité due en raison des propriétés comprises dans le jugement d'expropriation, sans restriction, extension ou modification; que si néanmoins le jury peut considérer comme un élément de l'indemnité à allouer, le dommage résultant, pour le surplus d'un immeuble, de l'expropriation partielle dont il a été l'objet, c'est seulement dans le cas où ce dommage est la conséquence directe et immédiate du fait même de l'expropriation; qu'au contraire il en est tout autrement, s'il n'est point actuel, et ne peut être que la suite

présumée des travaux à exécuter par l'expropriant sur les terrains à exproprier; que, dans ce cas, le préjudice est éventuel, incertain, indépendant de l'expropriation et que le jury est, par conséquent, incompétent pour y statuer, alors surtout que, comme dans l'espèce, il dépend de l'expropriant de ne pas effectuer ces travaux, ou de les effectuer dans des conditions autres que celles qui avaient pu être prévues;

Attendu, cependant, que l'arrêt attaqué, en reconnaissant en fait que la privation de la vue d'aspect, dont se plaignent les demandeurs, devait être la suite de l'établissement d'un remblai sur la parcelle expropriée et par conséquent des travaux que l'État pouvait exécuter ultérieurement, a décidé néanmoins que lesdits demandeurs étaient en droit de toucher l'indemnité éventuelle que le jury spécial de Seine-et-Oise leur avait accordée et que le jury avait été compétent pour en fixer le chiffre; en quoi il a faussement appliqué et, dès lors, violé la disposition légale susvisée;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 198)

[24 juillet 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Tableau des offres et demandes. — Formalités substantielles. — (Commune de Planès et autres.)

La mention au procès-verbal des opérations du jury spécial d'expropriation, que les conclusions des expropriés ont été simplement lues à l'audience, alors qu'elles contiennent leurs demandes, non notifiées à l'expropriant dans les termes de l'article 24 de la loi du 3 mai 1841, est insuffisante pour établir que ces demandes ont été mises sous les yeux du jury, s'il ne résulte d'aucune énonciation de ce procès-verbal qu'elles lui ont été effectivement communiquées.

Il en est de même quand, les demandes ayant été notifiées, les expropriés les ont modifiées en les augmentant, si les conclusions modificatives ont été aussi simplement lues à l'audience.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant par un seul et même arrêt, vu la connexité des causes, et donnant défaut contre tous les défendeurs;

Sur le premier moyen du pourvoi;

Vu l'article 37, § 1er, de la loi du 3 mai 1881;

En ce qui touche tous les défendeurs, à l'exception des sept ci-après dénommés,

Attendu, en fait, que lesdits défendeurs, expropriés, n'avaient ni accepté ni refusé les offres à eux faites par l'État, expropriant, ni fait connaître leurs demandes avant l'ouverture des débats; que si, à la vérité, le procès-verbal des opérations du jury, réuni pour statuer sur le montant des indemnités à eux dues, constate que, dans la séance du 3 novembre 1887, le magistrat directeur a fait placer sous les yeux du jury « le tableau des offres et demandes, les plans parcellaires et les autres titres, pièces et documents produits par les parties à l'appui de leurs offres et demandes », il en résulte aussi que ce n'est qu'ultérieurement, soit à la même audience, soit à celle du 4, que les avocats des défendeurs « ont donné lecture » de leurs conclusions où leurs demandes ont été formulées et produites pour la première fois; que, par suite, le chiffre de l'indemnité réclamée par chacun d'eux n'a pas figuré sur le tableau soumis aux jurés; que le procès-verbal ne constate pas expressément que ces conclusions leur ont été remises, et qu'en se bornant à déclarer qu'elles ont été lues à l'audience, il ne mentionne pas même qu'elles ont été déposées ou annexées audit procès-verbal, sans relever d'ailleurs aucune circonstance d'où il serait permis d'induire que la formalité substantielle prescrite par la disposition légale susvisée a été accomplie;

Attendu que son inobservation entraîne la nullité des opérations du jury;

En ce qui touche la section d'En (commune de Nyer-En), la commune d'Olette, Jacques Bigorre, Étienne Torrent, Baptiste Estève, Estève, Jean Simonet et Joseph Fournels :

Attendu que, s'ils ont formé leurs demandes dans les termes et délais déterminés par l'article 24 de la loi du 3 mai 1841, il résulte du procès-verbal qu'ils les ont modifiées, et en ont augmenté le chiffre par des conclusions qui ont été seulement lues à l'audience; qu'il ne constate, par aucune mention, qu'elles

aient été mises à la disposition du jury; qu'elles avaient cependant pour objet de fixer, concurremment avec le tableau des offres faites par l'expropriant, l'état définitif du litige; qu'elles devaient donc être communiquées aux jurés avec ce tableau, et qu'à défaut de cette communication, la formalité prescrite par l'article 37 susvisé n'a pas été remplie;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 199)

[24 juillet 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Visite des lieux. — Ajournement. — (Veuve Briel et autres.)

L'ajournement, même à une date assez éloignée, d'une visite des lieux jugée nécessaire, ne saurait être considéré comme constituant de la part du jury un excès de pouvoir entraînant, par suite, nullité des opérations et de la décision à intervenir, lorsque cet ajournement, prononcé par le magistrat directeur d'accord avec le jury, est motivé sur un état de choses constaté, tel que la neige couvrant le sol, qui ferait obstacle à ce que la visite pût avoir lieu dans des conditions permettant au jury de statuer en connaissance de cause sur la valeur des terrains expropriés.

Lorsque, après la constitution du jury et la prestation de serment des jurés dans une première affaire, les autres affaires ont été réunies pour être soumises à ce seul et même jury, le serment des jurés doit, à peine de nullité des opérations, être renouvelé pour l'ensemble des affaires ainsi réunies.

Il y a nullité de la décision du jury, lorsqu'il ne résulte pas des énonciations du procès-verbal que ladite décision a été lue en séance publique. Il ne suffirait pas de la mention générale que les débats ont eu lieu en séance publique.

1er ARRÊT.

Annulation, sur les pourvois de la Compagnie des chemins de fer départementaux, de deux décisions du jury d'expropriation

de l'arrondissement de Loches, en date du 24 avril 1888, et des ordonnances d'exécution rendues le même jour, au profit de la veuve *Briel* et autres.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen :

Attendu que le procès-verbal de l'espèce constate qu'à la séance du 28 février 1888, à la suite d'observations respectivement présentées par les parties, le jury de Loches, appelé à délibérer sur l'utilité d'une visite des terrains expropriés et sur l'opportunité d'ajourner cette visite, à raison de la neige qui couvrait le sol, a décidé qu'il se transporterait sur les lieux et demandé qu'il soit sursis à cette visite jusqu'au 16 avril suivant; que le magistrat directeur a ordonné la suspension, jusqu'audit jour 16 avril, des opérations de la session « attendu que l'état de choses constaté empêcherait la visite des lieux de se faire dans des conditions qui permissent au jury de statuer en connaissance de cause sur la valeur des terrains expropriés et que, dans l'impossibilité de prévoir pendant combien de temps la terre serait couverte de neige, il convenait de renvoyer à une époque assez éloignée la visite des parcelles dont s'agit »;

Attendu que, dans ces circonstances, l'ajournement d'une opération jugée nécessaire, ainsi motivé, et prononcé par le magistrat directeur d'accord avec le jury, ne saurait être considéré comme ayant eu pour but de changer l'époque de la session et comme constituant, par suite, un excès de pouvoirs donnant ouverture à cassation, aux termes de l'article 42 de la loi du 3 mai 1841;

Rejette ce moyen;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu l'article 30 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que le serment prescrit par cet article est une formalité substantielle nécessaire pour investir les jurés de leur caractère légal et dont le défaut d'accomplissement préalable vicie de nullité les opérations auxquelles ils ont procédé; qu'il suit de là que, si plusieurs affaires sont soumises au jury, il doit à peine de nullité de ses opérations prêter serment pour chacune de ces affaires à moins que les parties, avant la prestation du serment, n'aient consenti à la jonction desdites affaires;

Attendu, d'une part, qu'il résulte du procès-verbal des opéra-

tions relatives à la fixation des indemnités d'expropriation pour l'établissement du chemin de fer du Grand-Pressigny à Estres, que c'est seulement après la prestation du serment du jury constitué pour l'affaire Leblanc, appelée la première, que les parties, sur la demande du magistrat directeur, ont consenti à soumettre à ce même jury toutes les autres affaires concernant cette ligne, notamment celle relative à l'indemnité à allouer aux consorts Briel-Rondeau; d'autre part, qu'il n'appert d'aucune des mentions dudit procès-verbal que le serment des jurés ait été renouvelé pour les affaires ainsi réunies; en quoi il n'a point été satisfait aux prescriptions de l'article 36 susvisé, ce qui entraîne, pour violation dudit article et par application de l'article 42, la nullité de la décision attaquée;

Sur le troisième moyen, tiré de la violation de l'article 41 de la loi du 3 mai 1841 et de la règle essentielle de la publicité des décisions judiciaires :

Vu ledit article 41 :

Attendu qu'il résulte du procès-verbal des opérations de l'espèce que la cause concernant l'expropriation poursuivie contre la dame veuve Briel et les conjoints Rondeau-Briel, pour l'établissement du chemin de fer de Ligueil à Montrésor, a été appelée et discutée dans la salle de la justice de paix de Loches, ouverte au public, il n'appert ni d'aucune des mentions dudit procès-verbal ni des termes de l'ordonnance d'exécution du magistrat directeur, que la décision ait été lue en audience publique; d'où suit, pour défaut de constatation de l'accomplissement de cette formalité essentielle, la violation de l'article 41 susvisé et la nullité de la décision du jury :

Par ces motifs, casse, etc.

2e ARRÊT.

Annulation, sur le pourvoi de la compagnie de chemins de fer départementaux, d'une décision au jury d'expropriation de l'arrondissement de Loches et de l'ordonnance d'exécution du magistrat directeur du jury, en date du 26 avril 1888, rendue au profit de la dame veuve *Audiart* et ses enfants.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que le procès-verbal de l'espèce constate qu'à la séance

du 28 février 1888, à la suite d'observations respectivement présentées par les parties, le jury de Loches, appelé à délibérer sur l'utilité d'une visite des lieux expropriés et sur l'opportunité d'ajourner cette visite, à raison de la neige qui couvrait le sol, a décidé qu'il se transporterait sur les lieux et demandé qu'il soit sursis à cette visite jusqu'au 16 avril suivant; que le magistrat directeur a ordonné la suspension, jusqu'audit jour 16 avril, des opérations de la session, « attendu que l'état de choses constaté empêcherait la visite des lieux de se faire dans des conditions qui permissent au jury de statuer en connaissance de cause sur la valeur des terrains expropriés et que, dans l'impossibilité de prévoir pendant combien de temps la terre serait couverte de neige, il convenait de renvoyer à une date assez éloignée la visite des parcelles dont s'agit »;

Attendu que, dans ces circonstances, l'ajournement d'une opération jugée nécessaire ainsi motivé et prononcé par le magistrat directeur d'accord avec le jury, ne saurait être considéré comme ayant eu pour but de changer l'époque de la cession et comme constituant, par suite, un excès de pouvoirs donnant ouverture à cassation, aux termes de l'article 42 de la loi du 3 mai 1841 :

Par ces motifs, rejette ce moyen;

Mais sur le deuxième moyen, pris de la violation de l'article 41 de la même loi et de la règle essentielle de la publicité des décisions judiciaires;

Attendu que, s'il résulte du procès-verbal des opérations de l'espèce que la cause concernant l'expropriation poursuivie contre la dame veuve Audiard et ses conjoints indivis, a été appelée et discutée dans la salle de la justice de paix de Loches, ouverte au public, il n'appert ni d'aucune des mentions dudit procès-verbal ni des termes de l'ordonnance du magistrat directeur, que la décision du jury ait été lue en audience publique;

D'où il suit, pour défaut de constatation de l'accomplissement de cette formalité essentielle, la violation de l'article 41 susvisé et, par application de l'article 42, la nullité de la décision du jury;

Par ces motifs, donnant défaut contre la dame veuve Audiard et ses enfants indivis,

Casse et annule, etc.

3e ARRÊT.

Annulation, sur le pourvoi de la compagnie des chemins de fer départementaux, d'une décision du jury d'expropriation de

l'arrondissement de Loches, en date du 23 avril 1888, et de l'ordonnance rendue par le magistrat directeur du jury, en date du même jour, au profit du sieur *Benjamin Dauzerre* et autres.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que le procès-verbal de l'espèce constate qu'à la séance du 28 février 1888, à la suite d'observations respectivement présentées par les parties, le jury de Loches appelé à délibérer sur l'utilité d'une visite des terrains expropriés et sur l'opportunité d'ajourner cette visite, à raison de la neige qui couvrait le sol, a décidé qu'il se transporterait sur les lieux et demandé qu'il soit sursis à cette visite jusqu'au 16 avril suivant; que le magistrat directeur a ordonné la suspension, jusqu'audit jour 16 avril, des opérations de la session, « attendu que l'état de choses constaté empêcherait la visite des lieux de se faire dans des conditions qui permissent au jury de statuer en connaissance de cause sur la valeur des terrains expropriés et que, dans l'impossibilité de prévoir pendant combien de temps la terre serait couverte de neige, il convenait de renvoyer à une date assez éloignée la visite des parcelles dont s'agit »;

Attendu que, dans ces circonstances, l'ajournement d'une opération jugée nécessaire ainsi motivé et présenté par le magistrat directeur d'accord avec le jury, ne saurait être considéré comme ayant eu pour but de changer l'époque de la session et comme constituant, par suite, un excès de pouvoir donnant ouverture à cassation, aux termes de l'article 42 de la loi du 3 mai 1841;

Par ces motifs, rejette ce moyen;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu l'article 36 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que le serment prescrit par cet article est une formalité substantielle nécessaire pour investir les jurés de leur caractère légal et dont le défaut d'accomplissement préalable vicie de nullité les opérations auxquelles ils ont procédé; qu'il suit de là que, si plusieurs affaires sont soumises au jury, il doit, à peine de nullité de ses opérations, prêter serment pour chacune de ces affaires, à moins que les parties, avant la prestation du serment, n'aient consenti à la jonction desdites affaires;

Attendu, d'une part, qu'il résulte du procès-verbal des opérations relatives à la fixation des indemnités dues à raison de l'ex-

propriation des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer du Grand-Pressigny à Estres, que c'est seulement après la prestation du serment du jury constitué pour l'affaire Leblanc, appelée la première que les parties, sur la demande du magistrat directeur, ont consenti à soumettre à ce même jury toutes les autres affaires concernant cette ligne, notamment celle relative à l'indemnité à allouer aux consorts Dauxerre-Laugier; d'autre part, qu'il n'appert d'aucune des mentions dudit procès-verbal que le serment des jurés ait été renouvelé pour les autres affaires ainsi réunies; en quoi il n'a point été satisfait aux prescriptions de l'article 36 susvisé, ce qui entraîne par application de l'article 42, même loi, la nullité de la décision attaquée;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le troisième moyen du pourvoi, donnant défaut contre les défendeurs,

Casse et annule, etc.

(N° 200)

[25 juillet 1888]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilité. — (Sieur Esnault.)

Les administrations et compagnies de chemins de fer ne sauraient être en faute pour n'avoir fait qu'user des délais impartis par les règlements ministériels pour l'expédition, le transport et la livraison des marchandises.

Elles ne sont pas obligées de donner à la marchandise des soins exceptionnels autres que ceux qui leur sont imposés par le tarif et qui ne trouveraient pas leur rémunération dans le prix qui leur est alloué.

Elles ne sont pas responsables de la perte occasionnée par le vice propre de la chose, à moins qu'une faute spéciale ne soit imputable à elles ou à leurs agents.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 103 du Code de commerce et les arrêtés ministériels

des 12 juin 1866, 15 mars 1877 et 3 novembre 1879, réglant les délais d'expédition, de transport et de livraison des animaux expédiés en petite vitesse sur les voies ferrées;

Attendu que le jugement attaqué constate que, le 27 septembre 1882, Esnault a remis au chemin de fer de l'État, en gare d'Illiers, pour être expédiées par petite vitesse, en gare de Chartres, deux vaches, dont l'une était prête à vêler; que ces animaux réclamés successivement le soir même, à l'arrivée, puis le lendemain 28 septembre, ayant été livrés ledit jour 28 septembre, soit avant l'expiration du délai réglementaire, celle des deux vaches qui était malade fut trouvée morte, et qu'une expertise judiciaire a fait connaître que cette vache était dans l'impossibilité de vêler par suite d'une maladie qui lui était propre et à laquelle elle a succombé;

Attendu que tout en déclarant que l'administration du chemin de fer ne pouvait, dans ces conditions, être responsable de la perte d'un animal qui était déjà malade au moment du départ, le jugement attaqué a, néanmoins, condamné la demanderesse en cassation, pour défaut de surveillance, à payer à Esnault la somme de 250 francs représentant la valeur de la viande qu'on aurait pu utiliser en abattant l'animal, et ce, par le motif qu'en gardant sans nécessité, après leur arrivée effective dans la gare de Chartres, des animaux qui lui avaient été réclamés, l'administration s'engageait par cela même à veiller à leur conservation;

Mais attendu, d'une part, que les compagnies et administrations de chemin de fer ne sauraient être en faute pour n'avoir fait qu'user du bénéfice des délais qui leur sont impartis par les règlements pour l'expédition, le transport et la livraison des marchandises; et d'autre part, que le jugement attaqué ne relève aucune circonstance d'où l'on puisse induire à la charge de l'administration du chemin de l'État ou de ses agents un défaut de surveillance relativement aux objets transportés;

D'où il suit qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait, le tribunal de commerce de Chartres a méconnu le caractère obligatoire des arrêtés réglementaires susvisés et violé, par fausse application, l'article 103 précité du Code de commerce :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 201)

[30 juillet 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Ordonnance. — Pourvoi en cassation. — Signification. — Fixation de l'indemnité. — Droit des parties. — Convocation du jury. — Magistrat directeur. — Remplacement. — (Consorts Santiaggi.)

1° *En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le pourvoi n'est ouvert que contre la décision du jury et contre l'ordonnance du magistrat directeur qui la rend exécutoire. Le pourvoi, pour être valable, doit être signifié aux parties intéressées qui ont fait connaître leur qualité à l'Administration et qui figuraient comme telles dans la procédure; la notification doit être faite au domicile réel du défendeur.*

2° *Le droit pour les parties expropriées d'exiger qu'il soit procédé à la fixation de l'indemnité lorsque l'Administration n'a pas poursuivi cette fixation dans les six mois de l'expropriation emporte pour elle le droit de faire procéder à la convocation du jury.*

3° *En cas d'absence ou d'empêchement du magistrat directeur du jury, la désignation d'un nouveau magistrat directeur a pour effet de lui conférer les mêmes pouvoirs que ceux que le jugement d'expropriation avait délégués au magistrat primitivement nommé.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Joint les pourvois pour cause de connexité,

Et statuant sur la deuxième fin de non-recevoir opposée aux pourvois formés contre les ordonnances du magistrat directeur :

Attendu que le pourvoi en cassation n'est ouvert que contre la décision du jury et contre l'ordonnance du magistrat directeur qui la rend exécutoire; qu'il suit de là que les pourvois dirigés contre l'ordonnance de ce magistrat portant convocation du jury et contre l'ordonnance du même magistrat déclarant régulière cette convocation, sont irrecevables :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur la troisième fin de non-recevoir, déclare les pourvois formés contre lesdites ordonnances non recevables;

Statuant sur les pourvois formés contre les décisions du jury et les ordonnances qui les rendent exécutoires,

Sur la première fin de non-recevoir :

Attendu, en droit, que le mandat peut être donné verbalement;

Attendu que, dans l'espèce, Guiotton a formé les pourvois comme mandataire du préfet de la Corse, représentant l'État,

Attendu que le préfet, en faisant notifier ces déclarations aux défendeurs et en poursuivant l'effet des pourvois devant la Cour de cassation, a expressement approuvé et ratifié l'acte fait en son nom par Guiotton;

Sur la quatrième fin de non-recevoir et sur la fin de non-recevoir spéciale au troisième moyen, réunies :

Attendu que les moyens tirés du défaut de pouvoir du jury et de l'incompétence du magistrat directeur sont d'ordre public et peuvent être proposés pour la première fois devant la Cour de cassation :

Par ces motifs, rejette les première, quatrième fins de non-recevoir et la fin de non-recevoir spéciale au troisième moyen;

Sur la fin de non-recevoir proposée au nom des consorts Mignucci :

Attendu que les consorts Mignucci, qui ne se sont pas fait connaître individuellement à l'Administration, ne sauraient se prévaloir du défaut de notification du pourvoi; qu'il suffit qu'il ait été régulièrement signifié au sieur Barthélemy Mignucci, seul propriétaire connu et auquel seul, d'ailleurs, a été allouée l'indemnité :

Par ces motifs, rejette la fin de non-recevoir;

Sur la fin de non-recevoir proposée au nom des consorts Ordioni :

Attendu que les pourvois ont été seulement signifiés à la veuve Castellani et à la veuve Ordioni; qu'ils ne l'ont pas été aux autres copropriétaires intéressés qui avaient fait connaître leur qualité à l'Administration et qui figuraient comme tels dans la procédure; qu'il suit de là qu'en ce qui les concerne le pourvoi doit être déclaré non recevable :

Par ces motifs, déclare le pourvoi non-recevable quant à eux;

Sur les fins de non-recevoir proposées au nom des héritiers de Toussaint Albertini et de Jacques-Philippe Albertini :

Attendu que les pourvois ont été signifiés à André Albertini

seul : qu'ils ne l'ont pas été aux autres parties intéressées qui avaient figuré dans la procédure; qu'il suit de là qu'en ce qui les concerne le pourvoi doit-être déclaré non recevable :

Par ces motifs, déclare le pourvoi non recevable, sauf en ce qui concerne André Albertini;

Sur la fin de non-recevoir proposée spécialement au nom d'Adélaīde Albertini.

Attendu qu'Adélaïde Albertini qui ne s'est point fait connaître individuellement à l'Administration, ne saurait se prévaloir du défaut de signification du pourvoi :

Par ces motifs, rejette la fin de non-recevoir;

Sur la fin de non-recevoir proposée au nom du sieur Filippini :

Attendu que, pour établir l'incertitude dans la date de la signification du pourvoi, on ne produit pas au nom de Filippini la copie de l'exploit qui tient lieu d'original pour celui qui l'a reçue; qu'on ne saurait se prévaloir des inexactitudes ou des omissions qui pourraient se rencontrer dans l'original, qui appartient à l'adversaire seul; d'où il suit que la fin de non-recevoir n'est point justifiée :

Par ces motifs, rejette la fin de non-recevoir;

Sur la fin de non-recevoir proposée au nom de Pulicani (Joseph) :

Attendu que le pourvoi formé contre la décision du jury qui alloue une indemnité à Pulicani (Joseph) a été signifié non à ce dernier, mais au sieur Barthélemy Pulicani; que ce défaut de signification le rend irrecevable :

Par ces motifs, déclare le pourvoi non recevable en ce qui concerne Joseph Pulicani;

Sur la fin de non-recevoir proposée au nom de Ceccaldi.

Attendu que le pourvoi formé contre le sieur Ceccaldi seul n'a été signifié qu'au sieur Albertini François, son copropriétaire, contre lequel il n'était pas dirigé; que vainement le demandeur soutient, sans d'ailleurs justifier son allégation, que cette signification a été valablement faite audit Ceccaldi, soit en la personne du maire de Corte, soit au domicile de Joseph Pulicani, son beau-frère; qu'en effet le pourvoi en cassation commençant une nouvelle instance et n'étant pas suspensif de l'exécution de la décision du jury, la notification doit en être faite conformément à la règle du droit commun, au domicile réel du défendeur; qu'il suit de là que cette notification n'ayant pas été faite audit Ceccaldi, le pourvoi doit être déclaré non recevable :

Par ces motifs, déclare le pourvoi non recevable,

Au fond, et en ce qui concerne les parties à l'égard desquelles les pourvois n'ont pas été déclarés non recevables,

Sur les deux premiers moyens réunis :

Attendu, d'une part, qu'aux termes de l'article 30 de la loi du 3 mai 1841, toutes les fois qu'il y a lieu de recourir à un jury spécial, la première chambre de la Cour dans les départements qui sont le siège d'une cour d'appel et dans les autres départements la première chambre du chef-lieu judiciaire, choisit en la chambre du conseil, sur la liste dressée en vertu de l'article 29 pour l'arrondissement dans lequel ont lieu les expropriations, seize personnes qui formeront le jury spécial chargé de fixer définitivement le montant de l'indemnité et, en outre, quatre jurés supplémentaires;

Attendu, d'autre part, qu'aux termes de l'article 55 de la même loi les parties expropriées peuvent exiger qu'il soit procédé à la fixation de l'indemnité lorsque l'Administration n'a pas poursuivi cette fixation dans les six mois de l'expropriation;

Attendu que la convocation du jury chargé de régler l'indemnité est une conséquence nécessaire de cette faculté accordée aux expropriés; que du rapprochement des articles précités il résulte que ceux-ci peuvent à l'égard de l'expropriant, se prévaloir de cette désignation et faire procéder à la convocation du jury, pourvu toutefois que ses pouvoirs ne soient pas épuisés par suite du renouvellement de la liste annuelle dressée par le conseil général;

Attendu, en fait, que, par délibération du 28 décembre 1888, la cour de Bastia a désigné les jurés chargés de fixer les indemnités dues aux propriétaires expropriés par suite de l'établissement du chemin de fer de Bastia à Corte; que, sur leurs diligences et en présence de l'inaction de l'Administration, le magistrat directeur du jury fixa par diverses ordonnances notifiées au préfet, la réunion du jury au 25 avril 1887; qu'il suit de là qu'il a été régulièrement procédé et que c'est à bon droit que ce magistrat, qui n'était point compétent pour statuer sur les conclusions de l'Administration tendant à faire considérer comme illégale la liste du jury et qui n'était point tenu de motiver sa décision, a refusé de s'arrêter auxdites conclusions;

Sur le troisième moyen, spécial aux dix-huit expropriés ci-dessus désignés :

Attendu qu'aux termes de l'article 14 de la loi du 3 mai 1841, en cas d'absence ou d'empêchement du magistrat directeur du jury et du juge chargé de le suppléer, il est pourvu à leur rem-

placement par une ordonnance sur requête du président du tribunal civil; que cette désignation est un acte d'administration qui peut être provoquée soit par l'expropriant, soit par l'un quelconque des expropriés et a pour effet de conférer au nouveau magistrat directeur les mêmes pouvoirs que ceux que le jugement d'expropriation avait délégués au magistrat primitivement nommé; qu'il est donc compétent pour diriger les opérations relatives à la fixation de l'indemnité due pour tous les terrains dont le jugement a prononcé l'expropriation, encore bien que, comme dans l'espèce, la requête n'ait été présentée qu'au nom de quelques-uns seulement des expropriés; qu'il suit de là que le moyen tiré de la prétendue irrégularité de la désignation du magistrat et par suite de son incompétence en ce qui concerne les dix-huit propriétaires visés par le pourvoi n'est point fondé :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 202)

[31 juillet 1888]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs. — (Compagnie générale des produits chimiques du Midi et autres.)

Les arrêtés ministériels qui déterminent les conditions de la perception des droits de magasinage et qui en fixent le taux forment la loi du public et des compagnies de chemin de fer.

En conséquence, lorsque avis du refus du destinataire de recevoir la marchandise a été donné par la compagnie à l'expéditeur, conformément aux conditions desdits tarifs, les tribunaux ne sauraient, sous prétexte que la compagnie aurait dû faire vendre la marchandise restée en souffrance, réduire le montant des droits de magasinage réclamés d'après les tarifs.

L'article 106 du Code de commerce ouvre au voiturier une simple faculté que l'on ne saurait arbitrairement convertir en obligation.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre les compagnies défenderesses et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 16 des conditions d'application des tarifs de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et l'article 106 du Code de commerce;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que les barils de chlorure de chaux expédiés par Gardair à l'adresse de Guérinaud et compagnie à Voiron, transportés successivement par la compagnie des chemins de fer de Miramas et par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et parvenus en gare de Voiron, ont été présentés le 2 août 1884 aux destinataires qui ont refusé de les recevoir pour cause d'avarie produite par la fermentation; que Gardair a été informé de ce refus, ainsi que du résultat de l'expertise provoquée à Voiron, le 14 août, par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, laquelle expertise faisait connaître que la marchandise transportée n'avait plus aucune valeur commerciale; qu'enfin, au cours de l'instance en responsabilité intentée par l'expéditeur contre les transporteurs, le 30 mars 1885, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, invoquant les dispositions précitées de ces tarifs, a réclamé reconventionnellement pour le magasinage des barils de chlorure qui n'avaient point été enlevés, des droits calculés aux taux desdits tarifs, pour chaque jour de séjour de la marchandise en gare de Voiron et dans ses magasins;

Attendu que, tout en reconnaissant que les frais de magasinage étaient dus au dernier transporteur depuis le 13 août 1884, l'arrêt attaqué a limité ses frais au 10 octobre suivant, jour où la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avait demandé à la compagnie de Miramas, sa cédante, d'obtenir de l'expéditeur des instructions catégoriques, relativement aux barils de chlorure qui ne pouvaient plus rester sous ses hangars :

Attendu que pour décider ainsi la cour d'Aix se fonde sur ce qu'à ce moment la compagnie aurait dû, dans le silence de l'expéditeur et après une mise en demeure préalable, faire vendre la marchandise aux enchères publiques ou la faire retirer par l'expéditeur, ce que ce dernier eût fait, sans nul doute, si l'état exact des choses eût été porté à sa connaissance;

Mais attendu, d'une part, que l'article 106 du Code de commerce, relatif à la vente des objets transportés, refusés à destination, ouvre au voiturier une faculté qu'on ne saurait arbitrairement convertir en obligation; d'autre part, que non seulement Gardair a été averti du refus des destinataires de prendre livraison, seule mise en demeure exigée par l'article 16 des tarifs, mais qu'en outre, ainsi que le constate le procès-verbal d'expertise du

17 août 1884, dont l'arrêt lui-même fait état, ledit expéditeur, représenté à cette expertise, a eu connaissance que la marchandise transportée était devenue un objet sans valeur et qu'il a pu, dès lors, apprécier la nécessité de faire cesser, en la retirant, les frais de magasinage dont elle était grevée;

D'où il résulte qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait, l'arrêt attaqué a méconnu les dispositions susvisées des tarifs de la Compagnie demanderesse en cassation et a, par suite, tout à la fois violé lesdits tarifs, lesquels ont force de loi, et l'article 106 du Code de commerce en l'appliquant faussement :

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(Chambre criminelle)

(N° 203)

[3 août 1888]

Voirie. — Contravention. — Prescription acquise au moment de la notification de la citation. — Pourvoi du ministère public. — Rejet. — (Sieurs Boussard et Cassedanne.)

Il y a lieu de rejeter, sans qu'il soit besoin de s'expliquer sur les moyens produits à l'appui, le pourvoi du ministère public contre un jugement de simple police prononçant le relaxe d'un inculpé poursuivi à raison d'une contravention couverte par la prescription au moment où la citation à comparaître lui a été notifiée.

La Cour,

. . . .

Attendu que les nommés Boussard et Cassedanne avaient été traduits en simple police pour avoir faits des travaux confortatifs dans un immeuble sujet à reculement, contravention constatée par deux procès-verbaux, en date des 5 et 20 août 1886;

Attendu qu'avant d'examiner la valeur juridique des motifs qui servent de base au jugement de relaxe prononcé en faveur des inculpés, il convient de rechercher si l'action publique, à

raison d'une infraction remontant au mois d'octobre 1886, n'était pas atteinte par la prescription;

Attendu que c'est seulement aux dates des 14 et 22 octobre 1887 que des citations à comparaître devant le tribunal de simple police de Villejuif ont été notifiées aux inculpés ;

Attendu qu'aux termes de l'article 640 du Code d'instruction criminelle l'action publique et l'action civile pour une contravention de police sont prescrites après une année révolue à compter du jour où elle a été commise, et que, par suite, ces actions étaient éteintes au moment où la poursuite a été intentée contre les deux prévenus :

Par ces motifs, sans qu'il soit besoin de s'expliquer sur les moyens relevés à l'appui du pourvoi,

Rejette, etc.

(N° 204)

[3 août 1888]

Voirie. — Contravention. — Excuse non autorisée par la loi. — Relaxe non justifié. — (Sieur Pierre Le Galle.)

En présence d'un arrêté municipal portant qu'il « est fait défense à tous propriétaires de faire exécuter aucune réparation aux murs de face sur les rues de la ville et que l'obligation d'obtenir l'autorisation du maire s'étend même aux badigeons ou peintures », viole les articles 471, § 5, *et* 65 *du Code pénal et les articles* 4 *et* 5 *de l'édit du mois de décembre* 1607, *le juge de simple police qui pour relaxer le prévenu se fonde sur la minime importance du travail accompli.*

La Cour,

. . . .

Vu l'arrêté du maire de Vannes, en date du 4 juillet 1884, les articles 471, paragraphe 5, et 65 du Code pénal et les articles 4 et 5 de l'édit du mois de décembre 1607;

Attendu que l'arrêté susvisé porte qu'il « est fait défense à tous propriétaires de... faire exécuter... aucunes réparations aux murs de face... sur les rues de la ville... et que l'obligation d'obtenir l'autorisation du maire s'étend même aux simples badigeons ou peintures »;

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement attaqué qu'au mois d'octobre 1887 Le Galle, propriétaire à Vannes, a fait enduire de mortier, sur une étendue de 5 mètres environ et sur une hauteur qui varie de $0^{m},10$ à $0^{m},25$, le mur d'une maison qu'il possède dans cette ville, sans en avoir obtenu l'autorisation ;

Attendu que le juge de police s'est fondé, pour prononcer le relaxe du prévenu, sur la minime importance du travail accompli par lui, en quoi il a admis, dans l'exécution de l'arrêté précité, des distinctions arbitraires et une excuse non autorisée par la loi ; qu'il a par suite violé les dispositions susvisées ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse et annule le jugement rendu, le 31 décembre 1887, par le tribunal de simple police du canton de Vannes ; et, pour être statué conformément à la loi, renvoie la cause et le prévenu devant le tribunal de simple police du canton d'Élien, à ce déterminé par délibération spéciale prise en chambre du conseil ;

Ordonne, etc.

(N° 205)

[19 octobre 1888]

Pêche fluviale. — Usage d'un mode de pêche prohibé par la loi. — Exception de propriété sur l'établissement de pêche. — Refus de sursis. — (Sieur Léonard Bourdelas.)

Quand un individu est poursuivi pour avoir fait usage d'un mode de pêche prohibé par la loi, c'est à bon droit que les juges du fait refusent de s'arrêter à des conclusions tendant à surseoir à l'effet de faire reconnaître le droit de pêche, lorsque la prévention ne conteste pas ce droit au prévenu et que le procédé de pêche est seul incriminé.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, tiré de la fausse application des articles 15 du décret du 10 août 1875, 24, 26, 28 de la loi du 15 avril 1829, et, spécialement, de la violation des articles 2, 4, 59, 83 de ladite loi, et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que le sieur Bourdelas a été condamné à l'amende pour un triple délit de pêche et notamment pour avoir accolé un panier à demeure à l'un des pertuis du barrage ou établissement de pêche sis au moulin de Marceland, sur la rivière de Vienne;

Qu'il est prétendu par ledit Bourdelas qu'ayant excipé en première instance et en appel d'un droit de propriété sur l'établissement de pêche en question, les juges du fait devaient, conformément à ce qui est prescrit par l'article 59 de la loi du 15 avril 1829, surseoir à statuer au fond et le renvoyer aux fins civiles ;

Attendu, en principe, que si, aux termes des articles 2 et 83 de la loi de 1829 précitée, le législateur reconnaît l'existence, dans les rivières non navigables ni flottables, de certains droits de pêche indépendants de la qualité de riverain, il lui est toujours permis d'en régler l'exercice par des lois de police et d'ordre public;

Attendu que, dans l'espèce, la prévention ne contestait pas au sieur Bourdelas le droit de pêcher dans les eaux de la Vienne; qu'elle lui imputait seulement, d'une part, d'avoir pêché en temps de nuit et à l'aide d'un engin prohibé; d'autre part, d'avoir fait usage d'un mode de pêche interdit par l'article 15, n° 1, du décret du 10 août 1875, lequel est un règlement de police générale, édicté en exécution de l'article 26, n° 2, de la loi de 1829, et destiné à assurer le repeuplement des rivières;

Que ce règlement est obligatoire pour toute personne exerçant un droit de pêche dans les fleuves, rivières, canaux et cours d'eau quelconques; que, par conséquent, les faits de propriété ou de possession allégués par Bourdelas devant la juridiction correctionnelle ne pouvaient, quels qu'ils fussent, constituer une question préjudicielle de nature à enlever aux faits imputés le caractère de délits ;

D'où suit qu'en refusant de surseoir au jugement du fond et en appliquant au demandeur les peines portées par les lois et règlements sur la pêche fluviale, l'arrêt attaqué, loin de violer les dispositions légales visées par le pourvoi, les a, au contraire, sainement interprétées et appliquées :

Par ces motifs, et attendu que l'arrêt est régulier dans sa forme,

Rejette, etc.

(N° 206)

[10 novembre 1888]

Délit rural. — Inondation de la propriété d'autrui. — Dommages. — Amende. — Compétence de la juridiction correctionnelle. **— (Sieur Ferdinand Lasnier).**

L'article* 15 *de la loi des* 28 *septembre*-6 *octobre* 1791 *punissant d'une amende qui peut s'élever à la valeur du dommage causé par les eaux, le fait d'inondation, hors le cas de force majeure, de la propriété d'autrui, il n'appartient qu'aux tribunaux correctionnels de connaître de cette infraction.

La Cour,

. . . . .

Sur le premier moyen, pris de la violation des articles 137, 160, 179 du Code d'instruction criminelle et 15, titre XI, de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791 :

Vu lesdits articles;

Attendu, en fait, que l'action du ministère public contre Lasnier avait pour objet de faire condamner le prévenu à une amende, à raison de l'entrée des eaux du canal dérivé de la Seine, sur lequel est situé le moulin dont il est propriétaire, dans le jardin du sieur Félizet et de l'inondation de cet héritage;

Attendu, en droit, que le débordement d'une rivière ou d'un canal, et l'inondation résultant de l'entrée de leurs eaux sur les terrains le long desquels elles coulent, rentrent, en dehors du cas spécialement prévu par l'article 457 du Code pénal, dans la disposition générale de l'article 15, titre XI, de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791, par lequel toute inondation qui, n'étant pas le résultat d'une force majeure, peut produire des effets nuisibles, soumet à une amende celui qui l'a occasionnée; que cette amende n'est pas restreinte dans la limite des peines de simple police, puisqu'elle peut s'élever à la valeur du dommage causé par les eaux et est, en conséquence, indéterminée; qu'il n'appartient pas aux tribunaux de simple police de connaître des faits qui peuvent donner lieu à des condamnations qu'ils ne pourraient prononcer sans sortir des limites de leur

pouvoir, et que la connaissance de ces faits est dans les attributions de la juridiction correctionnelle;

D'où il suit qu'en retenant la connaissance de l'action intentée par le ministère public contre Lasnier, le jugement attaqué a formellement violé les dispositions légales susvisées :

Par ces motifs, sans qu'il soit besoin de statuer sur les deuxième et troisième moyens du pourvoi.

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Méry-sur-Seine; et, pour être statué à nouveau conformément à la loi sur la poursuite du ministère public contre Lasnier, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de police correctionnelle d'Arcis-sur-Aube, à ce désigné par délibération spéciale prise en la chambre du conseil;

Ordonne, etc.

PERSONNEL

(N° 207)

Juin 1889

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 15 juin 1889. — M. **Menche de Loisne**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Inspecteur Général de 1re classe pour prendre rang à dater du 22 juin 1889.

Idem. — M. **Huet**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Inspecteur général de 1re classe hors cadre pour prendre rang à dater du 22 juin 1889.

Décret du 14 juin. — M. **Bouvier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe pour prendre rang à dater du 22 juin 1889.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 31 mai. — M. **Bauchal**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Rennes.

Arrêté du 6 juin. — M. **Cosserat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur de la construction, à la résidence de Paris.

3° RETRAITE.

Date d'exécution.

M. **Mazoyer-Lagrange**, Inspecteur Général de 1re classe. . . . . 22 juin 1889

M. **Mazoyer-Lagrange** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 15 octobre 1889.

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 29 *mai.* — Le service du chemin de fer de Bort à Neussargues (M. **Daigremont**, Ingénieur en Chef) précédemment réparti entre MM. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire, et Aubert, Conducteur principal des Ponts et Chaussées faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, a été rattaché aux attributions de M. Malterre, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Murat.

Arrêté du 31 *mai.* — M. **Blagé**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur de la Compagnie des chemins de fer du Midi, est nommé Membre du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer en remplacement de M. **Jacqmin**, décédé.

Arrêté du 31 *mai.* — Le service du contrôle de l'exploitation du raccordement de l'Étang-la-Ville à Saint-Germain-en-Laye (réseau de l'Ouest) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. **Chabert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

M. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

M. **Marie**, Inspecteur principal de l'Exploitation commerciale. 1re circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. — *Surveillance administrative.*

Commissariat de Saint-Germain-en-Laye.

Arrêté du 10 *juin.* — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Pontarlier à Gilley (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée) est organisée de la manière suivante, savoir :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Schœndœrffer, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Besançon.

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
de Launay, Ingénieur ordinaire des Mines, à Dijon.

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
de Sambœuf, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Imbert**, Commissaire de surveillance administrative à Pontarlier.

(De Pontarlier à Gilley, disque avancé côté Pontarlier).

Arrêté du 11 juin. — La ligne de Carhaix à Rosporden est rattachée au 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère** (M. **Havé**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Quimper).

Arrêté du 14 juin. — M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, appelé de la résidence de Clermont-Ferrand à celle de Mantes à dater du 1er mars 1889, reste chargé, sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans, de l'examen des questions relatives au parachèvement des chemins de fer de Clermont à Tulle et de Montluçon à Eyguerande.

Décret du 15 juin. — M. **Guillemain**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Mazoyer-Lagrange** admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 15 juin — M. **Rousseau** (Esnest), Inspecteur Général de 2e classe, détaché auprès du Ministère de l'Agriculture en qualité d'Inspecteur Général de l'hydraulique agricole est réintégré dans les services du Ministère des Travaux publics.

Cette disposition aura son effet à une date qui sera ultérieurement fixée.

Arrêté du 15 juin. — M. **Levesque** (Émile), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Confolens, au service ordinaire du département de la Charente, est chargé du service

ordinaire de l'arrondissement d'Orléans et du 2ᵉ arrondissement de la 3ᵉ section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. **Lestorey de Boulongne**, mis en congé renouvelable.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation des ligne ou sections de lignes ci-après désignées, dépendant du réseau des chemins de fer de l'Ouest, est organisé de la manière suivante, savoir :

DÉSIGNATION DES LIGNE OU SECTIONS DE LIGNES	CONTRÔLE des travaux neufs et entretien — M. Chabert, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris	CONTRÔLE de l'exploitation technique — M. Weisgerber, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris	CONTRÔLE de l'exploitation commerciale — M. Marie, Inspecteur principal, à Paris	SURVEILL[illegible] administ[illegible] — Commiss[illegible] de
Ligne de Pont-Audemer (exclusivement) à Quetteville	3ᵉ arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.	3ᵉ arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.	2ᵉ circonscription d'Inspecteur particulier.	Pont-l'Év[illegible]
Section de la ligne de Carentan à Carteret comprise entre La-Haye-du-Puits et Carteret	Idem.	Idem.	Idem.	Cherbou[illegible]
Section de la ligne de Saint-Georges à Évreux, comprise entre Saint-Georges et Prey	1ᵉʳ arrondissem. d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.	1ᵉʳ arrondissem. d'Ingénieur ordinaire des Mines.	3ᵉ circonscription d'Inspecteur particulier.	Dreux.

Arrêté du 15 juin. — M. **Moissenet** (Léon), Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe attaché, à la résidence de Bayonne, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et aux études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents, est attaché, à la résidence de Nantes, au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure — arrondissement de l'Ouest, au service maritime du même département (littoral Sud) et à la 4ᵉ section de la navigation de la Loire (Études et travaux relatifs à l'amélioration de la vallée de l'Acheneau), en remplacement de M. **Biette**, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Koziorowicz**, Ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Savoie et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. **Margerid**, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Lefebvre** (Réné), Ingénieur en Chef de 1ʳᵉ classe, en congé renouvelable, est remis en activité et chargé du ser-

vice ordinaire du département de Vaucluse, du service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Durance et du service des chemins de fer de :

Orange à l'Isle, par Carpentras,
Forcalquier à Volx,
Apt à la ligne de Forcalquier à Volx,

en remplacement de M. Bouvier, promu au grade d'Inspecteur Général.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATION.

21 *juin* 1889. — M. **Mathieu** (Louis), Candidat déclaré admissible à la suite du concours de 1882 — n° 161 — est nommé Conducteur de 4e classe, et autorisé à entrer au service municipal de la ville de Marseille.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2° AVANCEMENT.

31 *mai*. — M. **Hamon** (Armand), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon, est élevé à la 3e classe.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

18 *juin*. — M. **Chausse** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole dans le département de la Haute-Garonne.

M. Chausse est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

31 *mai*. — M. **Lalonguière** (Paul), Conducteur de 3e classe, dé-

taché au service vicinal du département de la Haute-Garonne, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

6 *juin.* — M. **Falgairettes** (Aimé), Conducteur de 4ᵉ classe, en retrait d'emploi, est mis en congé sans traitement.

11 *juin.* — M. **Delpy** (Ernest), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis, sur sa demande, en congé de deux ans sans traitement, pour affaires personnelles.

5° DISPONIBILITÉ.

25 *mai.* — M. **Borzecki** (Léonidas), Conducteur de 3ᵉ classe, détaché au service des travaux de l'établissement d'Obock, et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est placé dans la situation de disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

6 *juin.* — M. **Gardes** (Félix), Conducteur de 2ᵉ classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est placé dans la situation de disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

Idem. — M. **Gennevée** (François), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, 1ʳᵉ section, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

Idem. — M. **Hères** (Cyprien), Conducteur de 3ᵉ classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

6° DÉMISSION.

6 *juin.* — M. **Fousse** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, détaché au service vicinal du département de Seine-et-Oise, est déclaré démissionnaire.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Boyer** (Joseph), Conducteur principal, Vaucluse, service ordinaire.	1ᵉʳ mai 1889
M. **Crompasch** (Théophile), Conducteur de 4ᵉ classe, en disponibilité pour raisons de santé. .	1ᵉʳ juill. 1889
M. **Pallier** (Charles), Conducteur principal, Puy-de-Dôme, service ordinaire	1ᵉʳ juill. 1889

M. **Paire** (François), Conducteur de 1re classe, Yonne, service ordinaire. . . . . 4 juill. 1889

M. **Chairgrasse** (Jean), Conducteur de 3e classe, en congé illimité . . . . 5 juill. 1889

8e DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Odent** (Gustave), Conducteur principal, Seine-et-Oise, service ordinaire. . . . . 21 mai 1889

M. **Eymery** (Séraphin), conducteur de 4e classe, Isère, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure . . . 21 mai 1889

M. **Rousselet** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable. . . . . 12 juin 1889

M. **Servat** (Théodore), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne . . . . 13 juin 1889

9o DÉCISIONS DIVERSES.

31 *mai.* — M. **Antoune** (Guillaume), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, passe au service maritime du même département.

6 *juin.* — M. **Nègre** (Armand), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

11 *juin.* — M. **Borzecki** (Léonidas), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

14 *juin.* — M. **Faivre** (Félicien), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département du Jura, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

Idem. — M. **Baud** (Constant), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du chemin de fer de Champagnole à Tancua, passe au service ordinaire du même département.

14 *juin.* — M. **Castets** (Alexandre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, passe, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des travaux

d'assainissement des Carthes de Sames, Guiche et Bardos, traversées par la ligne de Toulouse à Bayonne.

Idem. — M. Brazier (Augustin), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe, dans le même département, au service des travaux d'assainissement des Carthes de Sames, Guiche et Bardos, traversées par la ligne de Toulouse à Bayonne.

Idem. — M. Richard (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passe dans le département de la Nièvre, même service.

18 *juin.* — M. Rauzy (Jean), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne, est attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Lavenalet à Bram.

21 *juin.* — M. Suchet (Alphonse), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du département de la Loire.

Idem. — M. Couget (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, passe, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

III. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES-INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE ARRÊTÉ LE 7 JUIN 1889.

PREMIÈRE CLASSE (*Hors concours*)	DEUXIÈME CLASSE	TROISIÈME CLASSE
MM.	MM.	MM.
1. Dubois (Paul).	1. Godron.	1. Collot.
2. Boulle.	2. Javary.	2. Martin.
3. Guibert.	3. Caldaguès.	3. Michaux.
4. Dagallier.	4. Cordier.	4. Prince.
5. Perrier (Louis).	5. Chateau.	5. Regnoul.
6. Godard.	6. Viallefond.	6. Théry.
7. David.	7. Mascart.	7. Pellé.
8. Picard.	8. Constantin.	8. Courbaud.
9. Caboche.	9. Van Blarenberghe.	
10. Pigeaud.	10. Maillet (Georges).	
11. Noirot.	11. Pendaries.	
12. Boisnier.		
13. Mahieu.		
14. Maillet (Edmond).		
15. Auric.		
16. Comte.		
17. Desbos.		

2° RELEVÉ DES PRIX ET ACCESSITS.

Première classe.

ARCHITECTURE — *Projet d'une gare de chemin de fer*	CONSTRUCTION *Projet d'un viaduc métallique*	CONSTRUCTION *Projet de porte d'écluse*	CONSTRUCTION *Projet d'une forme de radoub*	MACHINES A VAPEUR — *Projet d'exploitation mécanique d'un tramway*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	LANGUES ÉTRANGÈRES *Allemand*	LANGUES ÉTRANGÈRES *Anglais*
Dubois (P.), 1er pr. Guibert, 1er pr. Pigeaud, acc. Desbos, acc.	Dubois (P.), 1er pr. Boulle, 1er pr. Guibert, 2e pr. Perrier (L.), 2e pr. Dagallier, acc.	Boulle, 2e pr. Dubois (P.), 1er acc. Perrier (L.), 2e acc.	Dubois (P.), 1er pr. Boulle, 2e pr. Godard, 1er acc. Guibert, 2e acc.	Dubois (P.), 1er pr. Boulle, 2e pr. Perrier (L.), 1er acc. Dagallier, 2e acc.	David, 1er pr. Dagallier, 2e pr. Boulle, acc. Dubois, acc. Guibert, acc.	Maillet (Ed.), 1er pr. David, 2e pr. Boulle, acc. Godard, acc.	David, 1er pr. Dubois, 2e pr. Pigeaud, 2e pr.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE — *Projet d'un tribunal maritime*	CONSTRUCTION *Projet d'un pont en maçonnerie*	CONSTRUCTION *Projet de dérivation réunissant deux parties d'une rivière*	MÉCANIQUE — *Projets : Grue roulante et Canal découvert*	HYDRAULIQUE AGRICOLE — *Projet de desséchement d'un terrain marécageux*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	CROQUIS ET LEVERS DE MACHINES	LANGUES ÉTRANGÈRES *Allemand*	LANGUES ÉTRANGÈRES *Anglais*
Caldaguès, acc. Cordier, acc.	Godron, 2e pr. Javary, 1er acc. Caldaguès, 1er acc.	Godron, 1er pr.	Godron, 1er p. Javary, 2e p. Caldaguès, acc.	Godron, 1er pr. Javary, 2e pr. Caldaguès, 1er acc.	Cordier, 2e pr.	Godron, 1er pr. Caldaguès, 1er pr. Javary, 2e pr. Chateau, 1er acc. Mascart, 2e acc. Cordier, 2e acc.	Van Blarenberghe, 1er pr. Chateau, 2e pr. Viallefond, acc.	Viallefond, 1er pr. Mascart, 2e pr.

Troisième classe.

ARCHITECTURE — *Projets : Porte d'arsenal et Bâtiment de gare*	CONSTRUCTION — *Avant-projet et projet définitif de route*	MÉCANIQUE — *Projets : Charpente métallique et Arc métallique surbaissé*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	CROQUIS ET LEVERS DE MACHINES	LANGUES ÉTRANGÈRES *Allemand*	LANGUES ÉTRANGÈRES *Anglais*
Martin, 2e pr. Pellé, 2e pr. Michaux, acc. [illegible]	Collot, 1er pr. Prince, 1er pr. Martin, 2e pr.	Collot, 1er pr. Martin, 2e pr. Michaux, acc. [illegible]	Collot, 2e pr. [illegible], 2e pr.	Michaux, 2e pr. Pellé, 2e pr. Collot, acc.	Martin, 1er pr. [illegible], 2e pr. Michaux, acc.	Prince, 1er pr. [illegible], 2e pr.

LOIS

(N° 208)

[16 février 1889]

Loi qui approuve une convention passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Chalon-sur-Saône, pour la cession à cette ville de terrains que rendront disponibles les travaux d'unification des gares de Chalon.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 27 mars 1888, entre le ministre des travaux publics et le maire de Chalon, ainsi que l'acte de vente y annexé, en date du 15 juin 1888, conclu par le préfet de Saône-et-Loire, assisté du directeur des domaines, avec le maire de Chalon-sur-Saône et le représentant de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; lesdits acte et convention ayant pour objet la cession à la ville de Chalon des terrains occupés par la gare de Chalon-ville et qui seront rendus disponibles par les travaux d'unification des gares de Chalon.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1888, et le 27 mars,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi ;

Et le maire de la ville de Chalon-sur-Saône, agissant conformément et en vertu de la délibération du conseil municipal, en date du 16 mars 1888 ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Chalon s'engage à concourir à l'opération projetée de la réunion, à Châlon-Saint-Cosme, de toutes les gares actuelles de Chalon par l'allocation d'une subvention de 800.000 francs.

Cette subvention sera due par la ville dès le jour de son entrée en jouissance des terrains occupés actuellement par la gare de Chalon-ville et dont il est question à l'article 2 ci-dessous.

Elle sera versée dans les caisses du Trésor en dix annuités égales, respectivement augmentées des intérêts simples à 3 1/2 pour 100, à compter du jour de l'entrée en jouissance et payables, savoir :

La première, le 1er janvier 1894 ;

La seconde, le 1er janvier 1895 ;

Et ainsi de suite, d'année en année, jusqu'à libération complète.

Art. 2. — L'État fait abandon à la ville de Chalon, pour en faire tel usage qu'elle jugera convenable :

1° Des terrains actuellement occupés, sur la rive gauche du canal, par la gare de Chalon-ville et ses dépendances, ainsi que des murs de soutènement, clôtures et grilles qui limitent actuellement la plate-forme et en maintiennent l'assiette ;

2° Du bâtiment actuel de la gare de Chalon-ville, en façade sur la cour des voyageurs. Ce bâtiment sera livré dans l'état où il se trouvera au moment de la translation des services du chemin de fer à la nouvelle gare de Chalon-Saint-Cosme. L'État enlèvera la halle aux voyageurs, qui doit être réemployée à cette nouvelle gare ;

3° Du pont sur le canal, dans l'état où il se trouvera au moment de la remise ;

4° Des terrains à occuper sur la rive droite du canal pour le prolongement, jusqu'audit pont, de l'avenue de la Gare ;

5° D'une parcelle de terrain triangulaire en bordure sur la rue d'Uxelles prolongée, et s'étendant jusqu'à la ligne droite tracée en prolongement de la limite actuelle entre le domaine public et le premier immeuble de la rue d'Uxelles.

Le tout limité par un liséré jaune sur le plan dressé par l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, à la date du 18 janvier 1888, et annexé à la présente convention.

Art. 3. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Approuvé l'écriture :	Aprouvé l'écriture :
Le Maire de la ville de Chalon-sur-Saône,	*Le Ministre des travaux publics,*
Signé : LACROZE.	Signé : ÉMILE LOUBET.

CESSION DE TERRAINS DOMANIAUX A LA COMMUNE DE CHALON-SUR-SAÔNE.

L'an 1888, et le 15 juin,

Entre nous, *Prosper Landard*, préfet du département de Saône-et-Loire, agissant au nom de l'État, avec l'assistance de M. *Effantin*, directeur des domaines du département de Saône-et-Loire, demeurant à Mâcon ;

Et, d'une part, M. *Lacroze*, maire de la ville de Chalon-sur-Saône, y demeurant, autorisé par la délibération du conseil municipal, en date du 16 mars 1888 ;

D'autre part, M. *Noblemaire*, agissant en sa qualité de directeur de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon à la Méditerranée, dûment autorisé aux fins des présentes par une délibération du conseil d'administration de cette compagnie, en date du 4 mai 1888 ;

A été exposé et convenu ce qui suit :

Aux termes d'une convention passée, le 27 mars dernier, entre le ministre des travaux publics et le maire de Chalon-sur-Saône, sous réserve de la sanction législative, la ville de Chalon a pris l'engagement de concourir à la réunion à Chalon-Saint-Cosme des trois gares de Chalon-ville, Chalon-Dombes et Chalon-Saint-Cosme.

D'après cette convention, qui est ci-annexée, l'État devait remettre à la ville de Chalon les terrains, pont et bâtiment dépendant de la gare actuelle de Chalon-ville, qui doit être déclassée; la ville de Chalon, de son côté, devait verser au trésor une somme de 800.000 francs, payable en dix annuités à compter du 1er janvier 1894 et productives d'intérêts à 3f,50 pour 100 à partir du jour de l'entrée en jouissance.

En réalité, l'opération qui a fait l'objet de la convention précitée consacre un abandon d'immeubles domaniaux et la somme de 800.000 francs représente le prix de cet abandon. La stricte observation des règles de la législation domaniale et des principes budgétaires nécessite la rédaction du présent acte d'aliénation.

L'État doit faciliter la réalisation d'une combinaison qui, en opérant l'unification de plusieurs gares distinctes, permet d'abaisser les frais d'exploitation et de diminuer d'autant la garantie d'intérêts incombant au trésor.

La cession amiable au profit de la ville de Chalon se justifie, au cas particulier, par les considérations suivantes :

D'une part, l'État ne saurait, sans préjudicier à ses intérêts, s'exposer aux risques d'une vente en bloc d'emplacements aussi considérables ou aux lenteurs d'une aliénation en détail qui obligerait le trésor à d'importantes avances de fonds nécessitées par le lotissement, les voies à ouvrir et le nivellement du terrain disponible.

D'autre part, la ville de Chalon, intéressée à la réunion des trois gares existant actuellement et à l'établissement d'un nouveau quartier sur l'emplacement de la gare de Chalon-ville, est mieux à même que l'État de mener à bien une transformation qui est, en somme, d'utilité publique et doit, à raison des avantages qu'elle retirera de l'opération, supporter les mécomptes qui pourraient résulter de l'aliénation en détail.

Le prix de 800.000 francs offert par cette ville a été jugé en rapport avec la valeur vénale des immeubles cédés et avec le produit de la vente qui sera opérée après exécution des travaux de nivellement, de voirie et de lotissement.

Quant aux intérêts, la réduction à 3 1/2 du tarif ordinaire de 5 pour 100 se trouve justifiée, au cas actuel, par la considération que le prix des terrains n'aurait été encaissé par l'État que successivement, au fur et à mesure des aliénations, lesquelles devront nécessairement être échelonnées sur un assez grand nombre d'années.

Il est, d'ailleurs, entendu que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée renonce à exercer aucun droit de jouissance sur le prix de la cession, qui sera immédiatement et définitivement encaissé par le domaine.

Ces faits exposés, les parties contractantes ont arrêté les dispositions suivantes qui ne seront définitives qu'après avoir reçu la sanction législative :

Art. 1er. — L'État cède à la ville de Chalon-sur-Saône, ce qui est accepté par M. *Lacroze*, son maire, dûment autorisé à l'effet des présentes par délibération du conseil municipal, en date du 16 mars dernier, les immeubles dont la désignation suit :

1° Terrains actuellement occupés, sur la rive gauche du canal, par la gare

de Chalon-ville et ses dépendances, murs de soutènement, clôtures et grilles qui limitent actuellement la plate-forme et en maintiennent l'assiette.

Ces terrains sont limités :

Au nord, par une propriété appartenant à l'État et actuellement occupée par le bureau des ingénieurs des ponts et chaussées (service de la Saône), par la propriété Sergent, par les rues d'Autun, de la Colombière ;

A l'ouest, par l'annexe de la route nationale n° 78 ;

Au sud, par la propriété Gondard, par la maison Bourgeois et par la rue de la Gare ;

A l'Est, par les rues Gloriette et de l'Obélisque.

Leur contenance est de 55.600 mètres carrés.

2° Bâtiment actuel de la gare de Chalon-ville, en façade sur la cour des voyageurs. Ce bâtiment, sis sur les terrains qui font l'objet du paragraphe 1er ci-dessus, sera livré dans l'état où il se trouvera au moment de la translation des services du chemin de fer à la nouvelle gare de Chalon-Saint-Cosme avec la grille formant clôture sur la cour des voyageurs et la rue de l'Obélisque. L'État enlèvera la halle aux voyageurs, qui doit être réemployée à cette nouvelle gare.

3° Pont sur le canal, dans l'état où il se trouvera au moment de la remise.

4° Terrains à occuper sur la rive droite du canal pour le prolongement, jusqu'audit pont, de l'avenue de la Gare, et parcelle de terrain triangulaire en bordure sur la rue d'Uxelles prolongée et s'étendant jusqu'à la ligne droite tracée en prolongement de la limite actuelle entre le domaine public et la première maison de la rue d'Uxelles.

Ces terrains sont limités :

Au nord, par la route nationale n° 78 et la propriété Moreteau ;

A l'ouest, par les terrains réservés par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et par la maison Visier ;

Au sud, par la rue d'Uxelles et la route nationale n° 78 ou port du canal ;

A l'est, par la route nationale n° 78.

Leur contenance est de 1.750 mètres carrés.

Ainsi que le tout est figuré par des lisérés jaunes sur le plan dressé, le 18 janvier 1888, par M. l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation du réseau Paris-Lyon-Méditerranée et resté annexé au présent acte.

Art 2. — La prise de possession de la ville de Chalon n'aura lieu qu'après l'exécution des travaux d'unification des gares et la translation complète des services du chemin de fer.

Elle sera constatée par un procès-verbal dressé contradictoirement entre les agents des administrations des domaines et des travaux publics, d'une part, et le représentant de la ville, d'autre part. La ville supportera les impôts à partir de cette époque.

Art. 3. — La cession est faite moyennant la somme de 800.000 francs payable à la caisse du receveur des domaines de Chalon-sur-Saône, en dix annuités, à partir du 1er janvier 1894, et productive d'intérêts au taux de 3f,50 pour 100, à compter du jour de la mise en possession de la ville. Les intérêts courus depuis le jour de la prise de possession jusqu'au 1er janvier

1894, date de l'exigibilité de la première annuité, seront payés en même temps que cette annuité. Le payement qui sera effectué au 1er janvier 1895 comprendra la seconde annuité, les intérêts de cette annuité et ceux des annuités restant dues; il en sera de même pour chacune des échéances postérieures.

La ville se réserve, d'ailleurs, la faculté de se libérer par anticipation en tout ou en partie, ce à quoi l'État consent.

Art. 4. — M. *Noblemaire*, ès dites qualités, représentant de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, déclare que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée renonce au droit de jouissance qu'elle aurait pu exercer sur le prix des immeubles présentement cédés jusqu'à l'expiration de la concession et consent expressément à ce que ce prix, ainsi que les intérêts, soient définitivement encaissés par le domaine.

Art. 5. — Les immeubles cédés sont francs et libres de toutes dettes et hypothèques.

Art. 6. — Les quittances délivrées par le receveur des domaines de Chalon n'opéreront la libération définitive de la ville qu'autant que les payements auront été reconnus réguliers et suffisants par un décompte réglé par le directeur des domaines de Saône-et-Loire.

Art. 7. — Les immeubles cédés demeureront, jusqu'à complète libération de la ville, spécialement affectés par privilège à la sûreté des droits du domaine de l'État, sans préjudice du droit de déchéance qui sera, le cas échéant, exercé en la forme tracée par la loi du 15 floréal an X. Dans les quarante-cinq jours de la promulgation de la loi approbative, l'administration requerra inscription au bureau des hypothèques de Chalon pour sûreté du payement du prix.

Néanmoins le ministre des finances pourra autoriser la mainlevée de l'inscription et la renonciation au privilège ainsi qu'au droit de déchéance sur les emplacements que la ville se proposerait d'aliéner ou aurait déjà aliénés; mais cette mainlevée et cette renonciation ne seront autorisées qu'autant que le surplus des terrains sera jugé d'une valeur suffisante pour garantir le payement de la portion de prix restant due par la ville.

Art. 8. — La ville de Chalon supportera les droits de timbre et d'enregistrement de la présente convention, les frais de l'inscription qui sera prise à la conservation des hypothèques de Chalon, ainsi que le coût d'une expédition destinée à servir de titre de recouvrement.

Le droit d'enregistrement de la présente convention est fixé à 3 francs en principal.

Fait à Mâcon, le 15 juin 1888.

Le Directeur de la compagnie de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée,
Signé : NOBLEMAIRE.

Le Maire de la ville de Chalon-sur-Saône,
Signé : LACROZE.

Le Directeur des domaines du département de Saône-et-Loire,
Signé : EFFANTIN.

Le Préfet de Saône-et-Loire,
Signé : LANDARD.

(N° 209)

[23 avril 1889]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local à traction funiculaire, entre la rue du Champ-de-Foire et la rue de la Côte, au Havre.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Havre, d'un chemin de fer d'intérêt local, à traction funiculaire, partant du croisement des rues du Champ-de-Foire et Saint-Thibaut pour aboutir à la rue de la Côte, en passant en tunnel sous la rue de Montivilliers.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai d'un an, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — La ville du Havre est autorisée à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 22 novembre 1888, entre le maire du Havre, d'une part, et MM. Mutel, Levêque, Gamblin, Lecoq et Devot, administrateurs de la société anonyme du chemin de fer de la Côte, d'autre part, ainsi que du cahier des charges joint à cette convention.

Des copies, certifiées conformes, de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

1° M. Paul Marion, maire de la ville du Havre, agissant au nom de ladite ville, en vertu de délibérations prises par le conseil municipal dans ses séances des 8 juin et 14 septembre 1887 et 21 novembre 1888,

D'une part;

2° MM. Augustin-Narcisse-Léopold Mutel, banquier, demeurant au Havre, rue des Pénitents, n° 47; Gustave-Constant Levêque, ingénieur, demeurant au Havre, rue d'Estimanville, n° 37; Henri-Stanislas-Lubin Gamblin, banquier, demeu-

rant au Havre, rue Édouard-Larue, n° 3; Amédée-Hippolyte Lecoq, propriétaire et entrepreneur, demeurant au Havre, rue Saint-Thibaut, n° 12; Eugène Devot, banquier, demeurant au Havre, place Gambetta, n° 23, président et membres du conseil d'administration de la société anonyme du chemin de fer de la Côte, agissant au nom de ladite société,

D'autre part;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville du Havre concède à la société anonyme du chemin de fer de la Côte, qui accepte la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à traction funiculaire, partant de l'angle est de la rue du Champ-de-Foire et de la rue Saint-Thibaut, pour aboutir à la rue de la Côte, en passant en tunnel sous la rue de Montivilliers.

Cette concession est faite dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — La société s'engage à exécuter et à exploiter le chemin de fer dont il s'agit, conformément au cahier des charges susmentionné.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 13, 14, 16, 24, 25, 30, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 55, 56, 58, 60, 61 supprimés, et les articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 19, 20, 21, 23, 26, 27, 28, 31, 36, 38, 41, 42, 43, 47, 48, 53, 54, 57, 59, 64, 65, 66, 67 modifiés.

Art. 3. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la société concessionnaire.

Fait et signé double, au Havre, le 22 novembre 1888.

Le maire,
MARION.

MUTEL, G. LÉVÊQUE, GAMBLIN,
E. DEVOT, A. LECOQ.

CAHIER DES CHARGES.

OBJET DU CAHIER DES CHARGES.

Le présent cahier des charges a pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer funiculaire, dans la ville du Havre, partant de l'angle nord-est des rues du Champ-de-Foire et Saint-Thibaut pour aboutir à la rue de la Côte, en passant en tunnel sous la rue de Montivilliers.

Ce chemin de fer sera destiné au transport des voyageurs et des bagages.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de l'angle nord-est des rues du Champ-de-Foire et Saint-Thibaut, pour aboutir à la rue de la Côte.

Construit à deux voies au croisement et à une voie unique en profil courant, il sera établi sur viaduc métallique sur la rue du Champ-de-Foire, passera sous la rue de Montivilliers et aura son terminus au niveau de la rue de la Côte (côté sud), à environ 100 mètres à l'ouest de la rue de Boulogne.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai de trois mois, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de façon que le chemin soit livré à l'exploitation dans l'année à partir de ladite loi.

Art. 3. — [*Comme au type* (Conseil municipal, un mois)].

Art. 4. — Jusqu'ici, aucune étude de chemin de fer funiculaire, suivant la direction indiquée à l'article 1er du présent cahier des charges n'ayant été faite par les soins de la ville, la société concessionnaire restera chargée de faire dresser, à ses frais, tous plans, nivellements et devis nécessaires.

Art. 5. — Les projets d'ensemble qui doivent être produits par la société concessionnaire comprennent pour la ligne entière :

1° Un extrait du plan du Havre au 1/4000;

2° Un plan général à l'échelle de 1/500;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/500 pour les longueurs et pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances horizontales cumulées, comptées à partir de son origine; la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à ces dernières;

4° Un certain nombre de profils en travers et le profil type de la voie à l'échelle de 0m,02 pour mètre;

(*Le reste comme au type*).

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et terrassements exécutés pour une voie en profil courant et pour deux voies au croisement.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de 1m,20.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement et toutes saillies, ne dépassera pas 2 mètres. La hauteur du matériel roulant, au-dessus des rails, sera au plus de 3 mètres. Au milieu du croisement, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,212.

La société concessionnaire établira, le long du chemin de fer, et de dimensions suffisantes, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront determinées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Le maximum des déclivités est fixé à 0m,446.

La société concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de

proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Il n'y aura que deux gares ou stations, une à chaque extrémité de la ligne.

La société concessionnaire sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à M. le préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan, à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments, à l'échelle de 0m,01 par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — Le viaduc métallique au-dessus de la rue du Champ-de-Foire sera établi sur colonnes espacées, de manière à assurer librement la circulation des véhicules.

La hauteur sous poutres horizontales, en bois ou en fer, sera de 4m,30 au moins.

Toutefois, au départ du viaduc, sur la rue du Champ-de-Foire, la hauteur sous poutres horizontales pourra être réduite au minimum de 2 mètres, suivant les dessins annexés ; mais dans ce cas, le trottoir est de la rue du Champ-de-Foire devra être élargi et disposé de telle façon que les voitures ne puissent pénétrer sous le viaduc que lorsqu'il aura atteint la hauteur fixée au paragraphe précédent.

Art. 11. — Le passage supérieur de la rue de Montivilliers aura la même largeur que cette voie, qui conservera son profil actuel.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres. Cette largeur régnera sur toute la hauteur comprise entre le dessus des rails et le dessous des poutres. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 3m,60.

Art. 12. — Les voies existantes : rues du Champ-de-Foire, de Montivilliers et de la Côte, et escalier Boisgérard, ne subiront aucune modification, soit en plan, soit en profil. Pour la rue du Champ-de-Foire, toute modification de plan nécessitée par la construction du viaduc devra être préalablement approuvée par l'administration municipale.

Art. 13 et 14. — (Pour mémoire).

Art. 15. — La société concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par les travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les ravinages, détériorations, coupures ou bouleversements de la voie funiculaire et des voies urbaines, qui pourraient être causés par les eaux torrentielles en cas d'orage.

Art. 16. — (Pour mémoire.)

Art. 17. — La société concessionnaire sera tenu de prendre, à ses frais, toutes les mesures nécessaires pour que la circulation publique ne soit ni interrompue ni dangereuse. A cet effet, elle construira les chemins, ponts et passerelles qui pourront être nécessaires.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par l'ingénieur municipal, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — (*Comme au type*).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité, de telle sorte qu'elles ne tendent pas à se déformer par l'effet de la grande déclivité du chemin.

Les rails seront en acier, du poids de 20 kilogrammes par mètre courant.

L'espace maximum des traverses sera de 1 mètre d'axe en axe, là où il y en aura.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines ou des voies urbaines, par des murs, parapets, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet.

Art. 21 à 23. — (*Comme au type*.)

Art. 24 et 25. — (Pour mémoire.)

Art. 26. — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher la société concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur reconnaissance, et, s'il y a lieu, à leur réception, par plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Le procès-verbal de reconnaissance sera remis au préfet qui autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation du chemin, en se conformant aux prescriptions de l'article 26 ci-dessus.

Art. 28. — [*Comme au type* (2 expéditions.)]

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29. — (*Comme au type*).]

Art. 30. — (Pour mémoire.)

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7.

Les voitures de voyageurs devront être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, mais n'auront qu'un étage.

Ces voitures seront complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers rembourrés, fermées à glaces, munies de rideaux et éclairées pendant la nuit. On y accèdera de plain pied des trottoirs des gares.

Il n'y aura qu'une seule catégorie de places.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Les wagons seront de bonne et solide construction et constamment tenus en bon état.

Chaque voiture sera munie de quatre freins automatiques pouvant se manœuvrer à la main.

Elle devra, avant d'être mise en service, être examinée par la commission de réception des travaux, composée des commissaires dont il est parlé à l'article 27, et qui devra faire suffisamment d'épreuves et expériences pour se rendre compte de l'efficacité des freins.

Le câble en fil de fer ou d'acier devra être calculé de manière qu'au maximum de charge les fils ne travaillent qu'au dixième de leur charge de rupture. Il sera soumis, avant son emploi, à des épreuves qui seront fixées par la commission précédente et qui auront lieu devant elle.

Il y aura toujours un câble de rechange éprouvé, prêt à être mis en place.

Les machines fixes, destinées à actionner le câble, seront de la meilleure fabrication et en nombre suffisant pour qu'un accident arrivé à l'une d'elles n'interrompe pas le service.

En général, toutes les parties du matériel seront de bonne et solide construction.

Sur le vu du procès-verbal de reconnaissance des voitures et du câble, dressé par la commission, auquel il sera joint le procès-verbal de reconnaissance des travaux dont il est parlé à l'article 27, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation du chemin. Après cette autorisation, la société concessionnaire pourra mettre le chemin en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

La société concessionnaire sera tenue, pour la mise en service de tout son matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le service du contrôle aura le droit de faire procéder à de nouvelles épreuves toutes les fois qu'il le jugera convenable.

Tous les frais d'épreuves sont à la charge de la société concessionnaire.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront la ligne dans chaque sens sera de douze par heure, soit un intervalle de cinq minutes entre les départs dans chaque sens.

Art. 33. — (*Comme au type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La concession de l'exploitation de la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de cinquante années à partir de la date de la loi qui approuvera la concession.

Art. 35 et 36. — [*Comme au type* (la Ville.)]

Art. 37. — [*Comme au type* (20,000 francs, la Ville.)]

Art. 38. — [*Comme au type* (la Ville.)]

Art. 39 et 40. — (*Comme au type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Art. 41. — Pour indemniser la société concessionnaire des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, elle est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les jours ordinaires, dimanches et jours fériés, un droit total de dix centimes par voyageur pour tout le parcours.

Au-dessous de cinq ans, les enfants ne payeront rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagneront.

Au-dessus de cinq ans, ils payeront place entière.

Le prix déterminé ci-dessus comprend l'impôt dû à l'État.

Art. 42. — Les trains ne seront composés que d'une seule voiture, contenant trente-deux places au minimum et quarante-huit au maximum.

Les compartiments destinés aux voyageurs ne pourront être utilisés pour le transport des bagages.

Art. 43. — Les bagages proprement dits ne seront transportés qu'à certaines heures de la journée, à déterminer avec l'administration municipale.

Le tarif de ces transports sera réglé par le préfet, l'administration municipale et la compagnie entendues.

Seront admis, à titre gratuit, les petits colis à main portés par les voyageurs, et de nature à être casés facilement, sans être une cause de gêne pour les voisins.

Art. 44, 45 et 46. — (Pour mémoire.)

Art. 47. — (*Comme au type.*)

Art. 48. — La société concessionnaire sera tenue d'effectuer le transport des voyageurs constamment avec soin, exactitude et célérité et sans tour de faveur.

Art. 49, 50 et 51. — (Pour mémoire.)

Art. 52. — (*Comme au type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents, soit de l'État, soit de la ville, chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs, pour l'exercice de leurs fonctions.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 54. — Dans le cas où le gouvernement aurait besoin d'emprunter le chemin de fer pour le transport des troupes, la société concessionnaire sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous les moyens d'action dont elle disposera.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions sera payé conformément aux tarifs homologués.

Art. 55 et 56. — (Pour mémoire.)

Art. 57. — La société concessionnaire sera tenue d'établir à ses frais, si elle en est requise par le ministre des travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Elle devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation de l'administration des postes et télégraphes.

Elle ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'elle aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

La société concessionnaire est tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphiques.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58. — (Pour mémoire.)

Art. 59. — La ville s'interdit de faire aucune autre concession d'un chemin de fer funiculaire dans un rayon de 500 mètres de la ligne concédée: mais elle se réserve le droit d'autoriser ou concéder tous tramways, câbles ou autres modes de locomotion sans donner ouverture à aucune indemnité de la part de la société concessionnaire.

Art. 60 et 61. — (Pour mémoire.)

Art. 62 à 64. — (*Comme au type.*)

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la société concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, la société concessionnaire sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 200 francs pendant la construction et l'exploitation du chemin projeté.

Si la société concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée à l'époque fixée, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes.

Art. 66. — Dans le mois de sa formation, la société concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 20.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les trois quarts en seront rendus à la société concessionnaire après l'achèvement des travaux. Le dernier quart ne sera remboursé qu'à l'expiration de la concession, après exécution complète de tous les engagements pris par la société concessionnaire.

Art. 67. — La société concessionnaire devra avoir constamment au Havre un domicile réel ou élu, auquel toutes notifications pourront être faites et qui sera attributif de juridiction.

En cas d'inobservation de cette disposition, toute notification ou signification concernant la compagnie sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la sous-préfecture du Havre, qui tiendra lieu, dans ce cas, de domicile élu, avec toutes les conséquences de droit.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la société concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par la société concessionnaire.

Le cahier des charges qui précède a été dressé en double exemplaire et arrêté par le conseil municipal du Havre, dans ses séances des 14 septembre 1887 et 21 novembre 1888.

Le Maire,
MARION.

Accepté :
Le Conseil d'administration,
MUTEL, EUG. DEVOT, GAMBLIN, A. LECOQ,
G. LÉVÊQUE.

DÉCRETS

(N° 210)

[14 novembre 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre la frontière suisse et Saint-Julien.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, entre la frontière suisse et Saint-Julien, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramways à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramways susmentionnée par le département de la Haute-Savoie, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé, à la date du 3 septembre 1888, entre le préfet de la Haute-Savoie, au nom du département, d'une part, et les sieurs *Annevelle*, *Dupont-Buèche*, *Petit* et *Tronchet*, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité, ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Art. 1er. — Le département de la Haute-Savoie s'engage à rétrocéder à MM. *Annevelle*, *Dupont-Buèche*, *Petit* et *Tronchet*, pour une durée égale à

la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramways à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre la frontière suisse et Saint-Julien et la gare.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — MM. *Annevelle*, *Dupont-Buèche*, *Petit* et *Tronchet* déclarent accepter cette rétrocession. Elle leur est consentie, conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique, pour l'exécution de l'article 38 de cette loi et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles ils déclarent expressément souscrire.

Ils seront, en conséquence, assujettis envers le département à toutes les obligations imposées au département lui-même par ce cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été modifiés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après, savoir : articles 7, 8, 11, 15, 23, 24, 31, 32, 34, 37.

Article ajouté : 42.

La longueur de la ligne sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire entre les axes des bâtiments des voyageurs ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs dans les gares terminus; il ne sera pas tenu compte dans ce chaînage des voies de garage ni des voies d'embranchement.

Art. 4. — Dans un délai de six mois, à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou par moteur mécanique de tout autre système.

Art. 2. — La ligne empruntera les voies publiques ci-après désignées : 1° la route nationale n° 201, depuis la frontière suisse jusqu'au chemin vicinal ordinaire n° 5 (avenue de la Gare) ; 2° les chemins vicinaux ordinaires nos 5 et 6 de Saint Julien, depuis la route nationale n° 201 jusqu'à la gare de Saint-Ju-

lieu, sur le chemin de fer de Bellegarde au Bouveret; elle se terminera à l'entrée de la cour de la gare, sur le prolongement de la façade latérale, côté de Bellegarde, du bâtiment des voyageurs; sa longueur totale sera d'environ 1.650 mètres, dont 1.250 mètres sur la route nationale n° 201, et 400 mètres sur les chemins vicinaux ordinaires n°s 5 et 6.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de dix-huit mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans le délai de deux ans.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que leur chargement ne dépassera pas 2^m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2^m,20; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3^m,75.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 25 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0^m,040.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant approbation préalable du préfet.

Art. 6 (*du type*).

Art. 7. — La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6^m,30, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route; un autre intervalle libre de 1^m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails, qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée. Ce profil s'appliquera à la section en rase campagne comprise entre la frontière suisse et l'entrée de Saint-Julien (angle côté de Genève, du clos de la Sous-Préfecture), d'une longueur de 900 mètres.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

(*A*) Pour un trottoir, $0^m,80$;

(*B*) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^m,60$; exceptionnellement, cette largeur sera réduite à $2^m,50$ dans la partie de la traverse comprise entre les maisons Mérard et Mottaz, sur une longueur de 10 mètres;

2° Quand on supprime ce stationnement, $0^m,30$.

Art. 9 (*du type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 17 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur des traverses en bois.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront pas en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs suivant les indications ci-après : une station dans la traverse de Saint-Julien, sur l'emplacement de la caserne, démolie en 1887 ; une halte à Paisier (embranchement du chemin vicinal ordinaire n° 10); une halte à l'entrée de Saint-Julien, devant la sous-préfecture; une halte à l'embranchement de l'avenue de la Gare et de la route nationale n° 201, et une halte à l'embranchement des chemins vicinaux ordinaires n°s 5 et 6.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 et 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à six.

Art. 15. — Les trains se composeront de dix voitures au plus, locomotives et fourgons compris, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 29 avril 1967.

Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Tarif.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. . { Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe), si cette classe existe.	0,10	0,05	0,15
Voyageurs. . { Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,055	0,025	0,08
Enfants . . . { Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à dix ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de dix ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,20.)	0,045	0,025	0,07
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de traits.	0,135	0,065	0,20
Veaux et porcs	0,055	0,025	0,08
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,045	0,025	0,07
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandise de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,40	0,20	0,60
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Cafés. — Drogues. — Epicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés — Armes.	0,40	0,20	0,60
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,30	0,15	0,45
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,26	0,14	0,40
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierre à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sable.	0,26	0,14	0,40

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36 (*du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, est fixée à 100 francs pour la ligne entière.

Le premier versement aura lieu le 1er janvier qui suivra la déclaration d'utilité publique, à la caisse du trésorier-payeur général de la Haute-Savoie.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 5.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Saint-Julien.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Saint-Julien.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Savoie, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Art. 42. — La compagnie devra informer le préfet du département de la Haute-Savoie de toutes les modifications qui seraient apportées, à une époque quelconque, au cahier des charges régissant la ligne de tramways dont elle est concessionnaire sur le territoire suisse. Le gouvernement français se réserve d'appliquer, s'il le juge convenable, des modifications analogues sur son territoire, de façon à assurer à ses nationaux les avantages dont pourront jouir, dans l'avenir, les habitants du canton de Genève.

. . . .

(N° 211)

[30 novembre 1888]

Décret qui annule aux chapitres I, II et IV du budget du ministère des travaux publics, exercice 1887, et ouvre, chapitre VIII des mêmes budget et exercice, une somme versée à titre de fonds de concours pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

Vu les décrets nos 64 et 232 des 23 février et 16 juin 1887, qui ont ouvert au Ministre des travaux publics, sur le budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1887, pour l'emploi de fonds de concours versés au trésor, en exécution des conventions de 1883, par les compagnies des chemins de fer de l'Ouest, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'Est, des crédits additionnels montant ensemble à 12.820.000 francs, répartis ainsi qu'il suit :

Chap. Ier.	Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées attachés aux travaux extraordinaires	75.000 fr
— II.	Personnel des sous-ingénieurs des ponts et chaussées attachés aux travaux extraordinaires. . . .	1.000
— III.	Personnel des conducteurs des ponts et chaussées attachés aux travaux extraordinaires.	330.000
— IV.	Personnel des employés secondaires des ponts et chaussées attachés aux travaux extraordinaires.	120.000
— VIII.	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	12.294.000
	Total.	12.820.000 fr.

Vu les documents administratifs desquels il résulte que, sur ladite somme de 12.820.000 francs, il a été rattaché en trop aux chapitres I, II et IV, savoir :

Au chapitre Ier.	25.000 fr.
Au chapitre II	1.000
Au chapitre IV.	1.000
Ensemble.	27.000 fr.

qu'il y avait lieu d'attribuer au chapitre VIII;

Vu l'avis du ministre des finances,

Décrète :

Art. 1er. — Est et demeure annulée sur les crédits ouverts au Ministre des travaux publics sur les chapitres I, II et IV du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1887, pour l'emploi de fonds de concours versés au trésor par les compagnies de chemins de fer, en exécution des conventions de 1883, une somme totale de 27.000 francs, répartie ainsi qu'il suit, savoir :

Chap. Ier.	Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées attachés aux services des travaux extraordinaires.	25.000 fr.
— II.	Personnel des sous-ingénieurs des ponts et chaussées attachés aux services des travaux extraordinaires . .	1.000
— IV.	Personnel des employés secondaires des ponts et chaussées attachés aux services des travaux extraordinaires.	1.000
	Ensemble.	27.000 fr.

Art. 2. — Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur le budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1887, chapitre VIII : *Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*, pour l'emploi de fonds de concours versés au trésor par les compagnies de chemins de fer, en exécution des conventions de 1883, un crédit additionnel de 27.000 francs.

Art. 3. — Il sera pourvu au crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de remboursement de la garantie d'intérêts et fonds de concours versés par les compagnies de chemins de fer, en exécution des conventions de 1883, exercice 1887.

. . . .

(N° 212)

[7 décembre 1888]

Rectification de la route nationale n° 60 dans la traverse de Montargis (Loiret).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route

nationale n° 60, dans la traverse de Montargis (Loiret), sur une longueur de quatre cent quatre-vingt-six mètres environ, suivant la direction générale indiquée par une teinte rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 12 mars 1887, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction demeurera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation et elle recevra l'affectation indiquée dans les délibérations du conseil municipal de Montargis, du 16 février 1886, et du conseil général du Loiret, du 5 mai 1886.

2° Il est pris acte des divers engagements souscrits par le conseil municipal de Montargis dans sa délibération du 16 février 1886, savoir :

De livrer gratuitement à l'État tous les terrains nécessaires à l'établissement de la nouvelle route, d'acquitter les indemnités de toute nature réclamées à l'occasion de l'exécution des travaux et, enfin, de classer et d'entretenir comme dépendance de la voirie municipale une partie de la route nationale délaissée.

3° La dépense au compte de l'État, évaluée à 63.400 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

4° La ville de Montargis est autorisée à faire, au lieu et place et pour le compte de l'État, l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 213)

[20 décembre 1888]

Décret qui place sous séquestre le chemin de fer de Vassy à Doulevant-le-Château (Haute-Marne).

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le chemin de fer de Vassy à Doulevant-le-Château est placé sous séquestre.

Il sera administré et exploité sous la direction du Ministre des travaux publics.

Art. 2. — M. *Nivoit*, ingénieur en chef des mines, est nommé administrateur du séquestre.

Art. 3. — Il sera procédé immédiatement à la constatation de l'état des travaux du chemin de fer, au jour de l'établissement du séquestre, par un inspecteur général des ponts et chaussées.

Art. 4. — A partir du jour de l'établissement du séquestre, tous les produits directs et indirects du chemin de fer seront perçus par l'administration du séquestre, nonobstant toutes oppositions ou saisies-arrêts, et seront exclusivement appliqués au service de l'exploitation de la ligne.

Art. 5. — Les droits et les intérêts des actionnaires et des tiers sont formellement réservés.

. . . .

(N° 214)

[20 décembre 1888]

Prorogation du délai fixé pour les expropriations nécessaires à l'établissement de deux lignes de tramways (Dordogne).

Décret du Président de la République française qui proroge jusqu'au 21 décembre 1889, le délai fixé pour les expropriations nécessaires à l'établissement des deux lignes de tramways de Périgueux à Saint-Pardoux-la-Rivière et de Périgueux à la Juvénie, par l'article 1er du décret du 21 décembre 1886 (*).

(N° 215)

[24 décembre 1888]

Rectification de la route nationale n° 119 dans la traverse de Sabarat (Ariège).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

(*) *Ann.* 1887, p. 351.

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 119, dans la traverse de Sabarat (Ariège), entre le point d'embranchement de la route départementale n° 1 et le pont sur l'Arize, suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 1er décembre 1887, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route demeurera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation et elle recevra l'affectation indiquée dans la délibération du conseil municipal de Sabarat en date du 25 décembre 1887.

2° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal de Sabarat, dans ses délibérations des 15 et 29 mai 1887 et 27 mai 1888, de fournir une subvention en argent de 2.000 fr., et de prendre à sa charge divers travaux évalués 4.400 francs.

3° La dépense à la charge de l'État sera imputée sur les fonds inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

(N° 216)

[29 décembre 1888]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, un crédit de 2.587.000 francs à titre de fonds de concours versés par les compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans, de l'Ouest et de l'Est, pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État. (V. *Bull. des lois* n° 1232, p. 368.)

(N° 217)

[9 janvier 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, un crédit de 40.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour les dépenses du personnel des travaux publics en Algérie.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget de l'exercice 1888, première section, chapitre XXII : *Personnel des travaux publics en Algérie*, article 1er : *Service des ponts et chaussées*, pour l'emploi de fonds de concours, un crédit additionnel de 40.000 francs.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par diverses communes mixtes du département de Constantine.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

. . . .

(N° 218)

[11 janvier 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, un crédit de 1.175.438f,42 à titre de fonds de concours versés au Trésor pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;
Vu la loi du 30 mars 1888, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1888 et répartition, par chapitre, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862 (*) sur la comptabilité publique, relatif à l'emploi des fonds de concours;

Vu l'état A ci-annexé des sommes versées dans les caisses du Trésor public par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1888;

Vu l'avis du ministre des finances,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget de l'exercice 1888, chapitre LVII : *Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*, pour l'emploi de fonds de concours, un crédit additionnel montant à 1.175.438f,42 et réparti, entre diverses entreprises, conformément à l'état B annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

ÉTAT A.

État de sommes versées au trésor, à titre de fonds de concours, pour dépenses publiques et destinées à être rattachées au budget de l'exercice 1888.

DÉPARTEMENTS	PARTIES versantes	RECETTES des finances où les fonds ont été versés	NUMÉROS des récépissés	DATES des versements	MONTANT des versements
Calvados.	Le département. .	Caen	5 080	22 oct. 1888.	120.000f,00
	Idem	Idem	5.081	Idem.	10.000 ,00
Cher.	La commune d'Aubigny.	Sancerre. . .	66	15 sept. 1888.	550 ,00
Côtes-du-Nord.	Le département. .	Saint-Brieuc.	2.904	9 oct. 1888.	13.825 ,00
Loire-Inférieure.	La commune de Machecoul. . . .	Nantes	5.680	28 juin 1888.	313 ,00
	Idem	Idem	9.025	22 oct. 1888.	0 ,42
Pyrénées (Basses-).	La ville d'Oloron. .	Oloron	3.124	23 oct. 1888.	253.500 ,00
	Le département. .	Pau.	3.706	25 oct. 1888	165.000 ,00
Seine.	La compagnie du Midi.	Paris	27.559	31 oct. 1888.	250.000 ,00
Sèvres (Deux-).	Le département. .	Niort	2.071	30 oct. 1888.	71.250 ,00
Vienne (Haute-).	La commune de Saint-Jouvent. .	Limoges . . .	4 745	22 sept. 1888.	1.000 ,00
	Le département. .	Idem	5.473	27 oct. 1888.	67.979 ,89
	Idem	Idem	5.474	Idem.	135.614 ,20
	Idem	Idem	5.475	Idem.	86 405 ,91
				Total. . .	1.175.438f,42

(*) V. *Annales*, 1862, p. 284.

ÉTAT B.

Répartition, par entreprise, d'un crédit additionnel de 1.175.438f,42 *ouvert au ministre des travaux publics, pour l'emploi de fonds de concours, sur le budget ordinaire de l'exercice* 1888, *deuxième section, chapitre LVII:* Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.

DÉPARTEMENTS	CHAPITRES ET ENTREPRISES	MONTANT des crédits ouverts
Calvados.	Établissement des lignes de Mortagne à Mézidon, de Caen à Dozulé, de Dives à Deauville et d'Orbec à la Trinité-de-Réville. . . . . 120.000 fr. Etablissement de la ligne de Port-d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg. . . . . 10.000 fr.	130.000f,00
Cher.	Etablissement de la ligne de Bouages à Gien.	550 ,00
Côtes-du-Nord.	Etablissement du chemin de fer de Saint-Brieuc au Légué.	13.825 ,00
	Etablissement du chemin de fer de Casteljaloux à Roquefort.	250.000 ,00
Loire-Inférieure.	Etablissement des chemins de fer Nantais rachetés par l'Etat (313 fr. + 0f,42).	313 ,42
Pyrénées (Basses-).	Acquisition des terrains de la gare d'Oloron et des avenues d'accès ligne de Pau à Oloron). 253.500 fr. Etablissement des chemins de fer de Saint-Martin-Autevielle à Mauléon et de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port. . . 165.000 fr.	418.500 ,00
Sèvres (Deux-).	Etablissement du chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay avec embranchement sur Moncontour. . . .	71.250 ,00
Vienne (Haute-).	Transformation en station de la halte de la Boisserie (ligne de Limoges au Dorat). . . . . . . 1.000 fr. Etablissement des lignes de Limoges à Eymoutiers, Limoges au Dorat et Saillat à Bussière-Galant (67.979f,89 + 135.614f,20 + 86.405f,91). . . . . 290.000 fr.	291.000 ,00
	Total.	1.175.438f,42

(N° 219)

[18 janvier 1889]

Décret qui applique en Algérie les dispositions du décret du 4 juin 1888, concernant les conditions exigées des ouvriers français pour pouvoir soumissionner les travaux et fournitures faisant l'objet des adjudications de l'État.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, ministre de l'intérieur, et du ministre des finances;

Vu l'avis de la commission instituée, à la date du 20 mars 1883, pour l'étude de diverses questions relatives aux sociétés d'ouvriers;

Vu l'article 12 de la loi du 31 janvier 1833;

Vu le décret du 31 mai 1862, portant règlement sur la comptabilité publique;

Vu le décret du 26 août 1881 sur l'organisation administrative de l'Algérie;

Vu le décret du 18 novembre 1882, relatif aux adjudications et aux marchés passés au nom de l'Etat;

Vu le décret du 4 juin 1888, relatif aux conditions exigées des sociétés d'ouvriers français pour pouvoir soumissionner les travaux ou fournitures faisant l'objet des adjudications de l'Etat,

Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions du décret du 4 juin 1888 sont applicables en Algérie.

. . . .

(N° 220)

[23 janvier 1889]

Décret qui modifie l'article 10 *de l'ordonnance du* 15 *novembre* 1846 *portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 10 ci-dessus visé de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (*) est modifié de la manière suivante :

« Art. 10. — Il est interdit d'affecter au transport des voyageurs aucune locomotive, tender ou voiture montés sur des roues en fonte cerclées ou non en fer ou en acier.

« Les wagons de marchandises non munis de freins et montés sur roues en fonte coulées en coquilles ou cerclées en fer ou en acier pourront être placés dans les trains mixtes dont la vitesse normale de marche ne dépassera pas, à moins d'autorisation

---

(*) *Ann.* 1846, p. 585.

spéciale du ministre des travaux publics, 45 kilomètres à l'heure ».

. . . .

(N° 221)

[30 janvier 1889]

Décret qui fixe la cotisation à percevoir sur les coupons, Parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1889 (*Approvisionnement de Paris*).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le procès-verbal de la délibération, en date du 18 novembre 1888, prise par la communauté des marchands de bois à ouvrer pour l'approvisionnement de Paris, ladite délibération ayant pour objet de pourvoir, dans un intérêt commun, aux dépenses que nécessiteront, pendant le cours de l'exercice 1889, le transport et la conservation de ces bois;

Vu la loi de finances du 29 décembre 1888;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera perçu, à titre de cotisation pour les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage ou charronnage flottés, pendant l'exercice 1889, savoir :

1° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les rivières d'Aube, d'Yonne, de Morin, ainsi que sur les canaux de la Haute-Seine, de Bourgogne et du Loing et sur les rivières de Cure et d'Armançon, 11 francs, dont 5f,50 à l'entrée et 5f,50 à la sortie, ci 11f,00

2° Pour chaque part de sciage flottée sur lesdits canaux et rivières, 18 francs, dont 9 francs à l'entrée et 9 francs à la sortie, ci . . . . 18 ,00

3° Pour chaque coupon de charronnage flotté sur lesdits canaux et rivières, 11 francs, dont 5f,50 à l'entrée et 5f,50 à la sortie, ci. . . 11 ,00

4° Pour chaque éclusée de sapin provenant desdits canaux et rivières, 54 francs, dont 30 francs à l'entrée et 24 francs à la sortie, ci . . . 54 ,00

Sans préjudice du payement de la cotisation spécialement affectée au service des flots et éclusées indispensables sur l'Aube et sur l'Yonne.

5° Pour chaque coupon de charpente flotté sur le canal de la Marne au Rhin et sur les canaux de la Haute-Marne, 13 francs, dont 6f,50 à l'entrée et 6f,50 à la sortie, ci. . . . . 13 ,00

6° Pour chaque part de sciage flottée sur lesdits canaux, 18 francs, dont 9 francs à l'entrée et 9 francs à la sortie, ci . . . . 18 ,00
7° Pour chaque coupon de charronnage flotté sur lesdits canaux, 13 francs, dont 6f,50 à l'entrée et 6f,50 à la sortie, ci. . . . . 13 ,00
8° Pour chaque éclusée de sapin provenant desdits canaux, 54 francs, dont 30 francs à l'entrée et 24 francs à la sortie, ci. . . . . 54 ,00
9° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les rivières de Marne, depuis Épernay, et de Seine, depuis le confluent de l'Aube, 15f,50, dont 7f,75 à l'entrée et 7f,75 à la sortie, ci . . . . 15 ,50
10° Pour chaque part de sciage flottée sur lesdites rivières, 23f,50 dont 11f,75 à l'entrée et 11f,75 à la sortie, ci . . . . 23 ,50
11° Pour chaque coupon de charronnage flotté sur lesdites rivières, 15f,50, dont 7f,75 à l'entrée et 7f,75 à la sortie, ci . . . . 15 ,50
12° Pour chaque éclusée de sapin provenant desdites rivières, 54 francs, dont 30 francs à l'entrée et 24 francs à la sortie, ci. . . . . 54 ,00
Indépendamment des cotisations ci-dessus, applicables aux coupons et parts de la rivière d'Aube, il sera payé lors du départ des ports de cette rivière, pour chaque coupon ou part, 3f,50 pour le service des flots, ci. . . . . 3 ,50

Art. 2. — Le payement des cotisations ci-dessus sera fait à Paris, entre les mains de l'agent général de la communauté.

Art. 3. — L'agent général est autorisé à faire toutes poursuites et diligences pour assurer le recouvrement des cotisations en employant toutes les voies de droit, et, au besoin, la perception s'effectuera comme en matière de contribution publique.

Art. 4. — Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1889, dans le bureau de l'agent préposé à la perception des cotisations.

. . . .

(N° 222)

[31 janvier 1889]

Décret qui détermine les formes suivant lesquelles la compagnie de chemins de fer départementaux sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, des recettes et des dépenses de l'exploitation des chemins de fer de la Corse.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

TITRE Ier.

TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES A LA CHARGE DE L'ÉTAT.

Art. 1er. — Indépendamment des justifications que la compagnie doit produire pour ses dépenses de premier établissement, tant pour l'application de l'article 3 de la convention susvisée qu'en vue de l'instruction de ses demandes en émission d'obligations, la compagnie doit fournir le compte définitif des dépenses à rembourser par l'État, pour travaux complémentaires exécutés après approbation de l'administration.

Ce compte est présenté au Ministre dans les trois mois qui suivent la réception définitive de chaque travail; il est dressé par ouvrage et par nature d'ouvrage, avec pièces justificatives à l'appui. Il indique d'une manière précise, pour les travaux qui auront donné lieu à des transports de fournitures, le poids des chargements, les lieux de départ et d'arrivée, les distances parcourues, les tarifs et frais accessoires payés ou perçus.

Il contient le relevé, d'après les livres de la compagnie, des avances en argent faites successivement par elle pour l'exécution de chaque travail et rappelle, avec la date de la décision approbative, le montant de la dépense autorisée par ladite décision.

TITRE II.

EXPLOITATION.

Art. 2. — Avant le 1er avril de chaque année, la compagnie remet au ministre, pour chaque ligne ou section de ligne, des comptes détaillés relevés d'après ses registres et comprenant pour l'exercice écoulé :

D'une part, les recettes brutes de l'exploitation;

Et, d'autre part, les dépenses des services de la voie, de la traction et de l'exploitation, avec indication précise des dépenses faites pour le renouvellement des voies et l'entretien du matériel roulant, l'intérêt au taux de 5 p. 100 des avances successivement faites par la compagnie pour solder les dépenses courantes en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, les versements de la compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et incendies.

Le compte des recettes brutes de l'exploitation comprend les

produits bruts de toute nature, et notamment le produit des placements de fonds de l'exploitation ainsi que le produit des immeubles acquis pour l'établissement du chemin de fer et dont l'inutilité n'a pas été prononcée par le ministre.

Au compte des dépenses d'exploitation sont annexés : 1° un relevé détaillé des sommes dépensées par la compagnie pour l'acquisition du mobilier des gares, de l'outillage, des approvisionnements et du matériel roulant jusqu'au 1er janvier de l'exercice dont il s'agit de régler les comptes d'exploitation; 2° un relevé analogue des dépenses faites pour le même objet pendant ledit exercice; 3° un relevé du nombre des trains mis en service par la compagnie et du parcours kilométrique de chacun d'eux.

Les longueurs sont comptées d'après les procès-verbaux de chaînage dressés contradictoirement avec la compagnie, abstraction faite des voies de service.

Art. 3. — Les justifications à produire par la compagnie à l'appui de ses comptes sont fournies conformément aux modèles arrêtés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

TITRE III.

VÉRIFICATION DES COMPTES.

Art. 4. — Les comptes prévus par l'article 2 ci-dessus sont soumis à l'examen de la commission instituée par le décret du 28 mars 1883 pour l'examen des comptes des compagnies de chemins de fer.

La compagnie est tenue de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaire à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter, au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège social de la compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux des chemins de fer.

Elle adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, au ministre des travaux publics qui, après communication au ministre des finances, arrête, sauf le recours de la compagnie au Conseil d'État par la voie contentieuse, le règlement définitif des comptes et fixe, pour chaque lignes, les sommes dues par l'État à la compagnie ou par la compagnie à l'État avec un intérêt à 5 p. 100 dans les conditions fixées par l'article 11 de la convention du 21 février 1883.

Art. 5. — Sur le vu des comptes produits par la compagnie, le

ministre des travaux publics fixe, sur le rapport de la commission de vérification et après communication au ministre des finances, le montant de l'acompte qui doit être versé par l'État à la compagnie ou par la compagnie à l'État, dans les quarante jours qui suivent la remise des pièces.

TITRE IV.

CONTRÔLE ET SURVEILLANCE.

Art. 6. — Un ou plusieurs commissaires désignés par le ministre des travaux publics peuvent être chargés, sous l'autorité du ministre, de surveiller, dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière de la compagnie.

Art. 7. — La compagnie leur communique à toute époque, sans déplacement et, au besoin, dans un local à ce destiné, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures, sa correspondance et sa comptabilité; elle leur fournit en outre tous documents, renseignements écrits ou oraux qu'ils jugent nécessaires pour constater la situation active et passive de la compagnie et pour vérifier les opérations financières.

Art. 8. — L'un des commissaires désignés par le ministre des travaux publics a le droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie.

Art. 9. — Les opérations financières et la comptabilité de la compagnie sont, en outre, soumises aux vérifications de l'inspection des finances qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus par les articles 6 et 7 du présent décret aux commissaires désignés par le ministre des travaux publics.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 10. — Dans les trois premiers mois de chaque année, la compagnie soumet au ministre des travaux publics, et conformément au modèle arrêté par lui, le projet de budget des recettes et des dépenses de l'exploitation de l'année commençant le 1er janvier suivant pour chacune des lignes ou sections de lignes exploitées à titre provisoire.

A ce projet de budget sont joints les développements et notes préliminaires nécessaires pour permettre d'apprécier l'importance probable des remboursements à faire par l'État à la compagnie ou des sommes à verser par la compagnie à l'État.

La compagnie fait connaître ultérieurement au ministre les modifications qu'il y a lieu d'apporter à ce projet de budget.

Art. 11. — La compagnie présente, en outre, avant le 1er octobre de chaque année, le projet de budget des dépenses à faire dans l'exercice suivant pour travaux complémentaires, avec indication des sommes à rembourser par l'État.

. . . .

(N° 223)

[1er février 1889]

Décret qui autorise la commune du Palais (Morbihan) à exploiter sur le quai du port d'échouage de cette localité une Grue fixe pour la manutention des marchandises, le chargement et le déchargement, le mâtage et le démâtage des navires.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La commune du Palais est autorisée à exploiter sur le quai de port d'échouage de cette localité une grue fixe à main pour la manutention des marchandises, le chargement, le déchargement, le mâtage et le démâtage des navires, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la commune du Palais est autorisée à exploiter dans le port du Palais, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend une grue fixe à main pour le chargement et le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur le quai du port d'échouage, pour le mâtage et le démâtage des navires.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur de la permissionnaire.

L'usage de l'appareil est toujours facultatif pour le public, et il est subor-

donné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

Le quai sur lequel il est installé reste affecté à l'usage libre du public, sous l'autorisation exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils, engins ou abris qu'elle jugera convenable, sans que la permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — L'engin que la permissionnaire est autorisée à exploiter est le suivant :

Une grue fixe à bras d'une force de 1.000 kilogrammes, établie sur le quai du port d'échouage.

Art. 4. — L'emplacement de cet appareil fixe est définitivement maintenu sur le quai du port d'échouage.

Art. 5. — La permissionnaire est tenue de soumettre au ministre des travaux publics les projets d'exécution et de modification de ces ouvrages.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des quais ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 6. — La permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'elle a présentés et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 7. — Les ouvrages établis par la permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auxquels ils sont destinés.

La permissionnaire doit tenir constamment propres les abords de la grue.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par la permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par la permissionnaire au moyen des rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 8. — La permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien de l'engin.

Art. 9. — Tous les frais de modification et d'entretien sont à la charge de la permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'elle peut être autorisée par le ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port.

Art. 10 du type (supprimé).

Art. 11. — La permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 12. — La permissionnaire est tenue de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique.

Ces travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la chaussée sera rétablie en bon état, par les soins de la permissionnaire et à ses frais.

Art. 13.— La permissionnaire n'est admise à réclamer aucune indemnité à raison des dommages que le roulage ordinaire causerait à l'ouvrage, qui ne doit former aucun obstacle à la circulation publique.

Elle ne peut non plus élever contre l'administration aucune réclamation en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de l'ouvrage, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient pour l'engin, soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 14 du type (supprimé).

Art. 15. — Les travaux de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Art. 16 du type (supprimé).

TITRE III.

EXPLOITATION.

Art. 17. — L'autorisation ne confère à la permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement des navires au quai outillé par elle, dans le déplacement de ces navires, dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Art. 18. — L'engin est mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et la date de leur production, sur des registres à souche tenus par les soins de la permissionnaire.

Ces registres sont communiqués sans déplacement à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage de l'engin. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. En cas d'urgence, et sur la réquisition du maître de port, l'engin employé par un autre navire peut être enlevé à ce navire

pour être affecté immédiatement aux opérations des bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État.

Art. 19. — La permissionnaire est tenue :

Soit de donner son appareil en location au public, à l'heure ou à la journée;

Soit de l'employer elle-même directement, sur la demande du public, à l'enlèvement des colis ou des mâts;

Et cela non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage de l'appareil.

Art. 20. — Ceux qui font usage de l'engin de la permissionnaire doivent employer, pour le déchargement et l'embarquement des marchandises, ainsi que pour leur arrimage à fond de cale et en général pour la manutention des marchandises, un nombre d'hommes suffisant pour accélérer le travail et ne pas laisser chômer l'engin ; faute de quoi, il peut être immédiatement mis à la disposition du premier des inscrits suivants qui est en situation de l'utiliser.

La grue ne peut être employée à soulever un poids supérieur à sa force. Toute avarie occasionnée par l'emploi de poids supérieurs reste à la charge des personnes qui ont fait usage de la grue.

Ceux qui veulent travailler en dehors des jours et heures réglementaires du travail de la douane doivent en faire la déclaration écrite au moins six heures avant le commencement du travail supplémentaire, en produisant, s'il y a lieu, l'autorisation de la douane.

Art. 21. — L'engin donné en location ne peut travailler que sous la surveillance d'un agent de la permissionnaire dont le salaire est compris dans la taxe de location.

Art. 22. — Si l'agent chargé de la surveillance trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen de l'engin de la permissionnaire, le locataire doit immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption du travail est occasionnée par un défaut de l'engin mis à sa disposition.

Mais, dans ce dernier cas, il ne paye que le temps pendant lequel il a pu faire usage de l'engin.

Le paragraphe 1er du présent article est applicable au cas où l'engin serait employé pour le compte de la permissionnaire même à l'enlèvement des colis et des mâts.

Art. 23 et 24 du type (supprimés).

Art. 25. — La permissionnaire est soumise aux règlements du port.

Elle doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, la permissionnaire entendue, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement et le fonctionnement de l'engin établi sur le domaine public.

Art. 26. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives de la

permissionnaire et des personnes qui font usage de son appareil, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, la permissionnaire entendue.

Art. 27. — Les agents et gardiens que la permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde de l'ouvrage autorisé peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont, dans ce cas, assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 28. — La permissionnaire peut, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par elle l'exploitation de son engin et la perception des taxes fixées par le tarif; mais, dans ce cas, elle demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 29. — L'exploitation de l'appareil autorisé est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 30. — Pour indemniser la permissionnaire des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de son appareil, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après :

Art. 31. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues sont les suivantes :

A. Pour colis ou objets pesant isolément moins de 1.000 kilogrammes :	
Pour les premiers 1.000 kilogrammes, ci..	1f,60
Pour 1.000 kilogrammes au-dessus des premiers 1.000 kilogrammes jusqu'à 10.000 kilogrammes, ci..	0 ,60
Pour 1.000 kilogrammes au-dessus des premiers 10.000 kilogrammes, ci.	0 ,40
B. Colis ou objets pesant isolément plus de 1.000 kilogrammes :	
De 1.000 kilogrammes à 1.500 kilogrammes par colis, ci.	0 ,40
De 1.500 à 2.000 kilogrammes par colis, ci..	0 ,60
De 2.000 à 3.000 kilogrammes par colis, ci..	1 ,00
C. Blocs de pierre pesant isolément plus de 1.000 kilogrammes :	
De 1.000 à 1.500 kilogrammes par bloc, ci.	0 ,40
De 1.500 à 2.000 kilogrammes par bloc, ci.	0 ,60
De 2.000 à 3.000 kilogrammes par bloc, ci.	1 ,00
D. Pour mâtage et démâtage, par mât :	
Pour navire jusqu'à 25 tonneaux	2 ,00
Pour navire de 25 à 50 tonneaux.	4 ,00
Pour navire au-dessus de 50 tonneaux	6 ,00

E. Les bois en grume ou autres flottés seront traités par assimilation :

F. L'heure . . . . 2 ,00
G. La demi-journée . . . . 10 ,00

Lorsque la grue sera employée pour mettre sur des voitures ou sur des bateaux des colis antérieurement déposés sur le quai, il sera perçu la moitié du droit appliqué auxdits colis lors de leur déchargement. Il reste de même perçu un demi-droit pour déchargement des voitures, des colis qui devront être déposés sur le quai en attendant leur embarquement.

Art. 32. — Les taxes pour l'usage de l'engin sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 15 ci-dessus.

Lorsque l'appareil est donné en location à l'heure ou à la demi-journée, toute heure ou toute demi-journée commencée est due; néanmoins l'engin est retiré par les agents de la permissionnaire dès que le travail est terminé.

Le prix de la première heure ou de la première demi-journée est payé d'avance, à titre d'arrhes, lors de la demande de l'engin.

Frais compris dans les taxes en cas d'emploi par les usagers.

Art. 33. — La permissionnaire a à sa charge la fourniture de l'engin et de ses accessoires, le graissage et les frais accessoires relatifs à son fonctionnement.

Tous les autres frais de manœuvre, l'accrochage et le décrochage, l'approche et la manutention des colis et des mâts, ainsi que la fourniture des chaînes et cordages pour saisir les colis et les mâts sont à la charge du locataire.

Frais compris dans les taxes en cas d'emploi direct de l'appareil par la permissionnaire.

Art. 34. — La permissionnaire a à faire avec son appareil l'opération consistant à hisser les colis ou les mâts et à les déposer, mais cette opération seulement.

Toutes les autres mains-d'œuvre et fournitures seront à la charge des personnes qui font usage des appareils.

Art. 35 à 37 *du type* (supprimés).

Art. 38. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre la permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Art. 39. — La permissionnaire peut, si elle le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Art. 40. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible de l'appareil et aux endroits qui sont indiqués par le maître de port.

La permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être présenté, à toute réquisition, aux ingénieurs du port, qui en contrôlent la tenue.

TITRE V *du type* (supprimé).

(Ce titre comprend les articles 41, 42, 43, 44, 45 et 46.)

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 47. — La durée de l'autorisation est fixée à trente ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 48. — Faute par la permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'État sur le rapport du ministre des travaux publics, la permissionnaire entendue.

Art. 49. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation ou à l'expiration de la trentième année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits de la permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de l'appareil et de ses accessoires.

La permissionnaire sera tenue de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement de l'appareil, l'État sera tenu, si la permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la permissionnaire sera tenue de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que l'engin doit être maintenu.

Dans le cas au contraire où le gouvernement déciderait que l'engin doit être supprimé, il sera enlevé et les lieux seront remis dans l'état primitif, aux frais de la permissionnaire, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 50. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés à la permissionnaire, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques de la permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que la permissionnaire se soit remise en mesure de continuer ses opérations.

Art. 51. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer soit momentanément, soit définitivement l'engin, la permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif; faute par elle de se conformer à cette obligation dans un délai d'un mois à dater de la réquisition, il sera procédé, d'office et à ses frais, à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 52 *du type* (supprimé).

Art. 53. — La permissionnaire a son domicile au Palais; elle doit avoir un bureau situé à proximité des quais et faire choix, si elle en est requise, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau.

Cet agent a qualité pour recevoir, au nom de la permissionnaire, toutes les modifications administratives.

Art. 54, 55 *du type* (supprimés).

Art. 56. — La permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses appareils et leurs dépendances, une redevance annuelle de deux francs, qui sera versée d'avance au 1er janvier de chaque année entre les mains du receveur des domaines, au Palais.

Cette redevance sera exigible à partir du jour où le décret d'autorisation aura été rendu.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

. . . .

(N° 224)

[2 Février 1889]

Décret qui approuve la cession faite à la Compagnie des chemins de fer à voie étroite de Châteaubriand à Erbray, et extensions

de la concession du tramway de Châteaubriand à Saint-Julien-de-Vouvantes. (V. *Bull. de Lois*, n° 1240, p. 591.)

(N° 225)

[7 Février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit* (1.437.000 *fr.*) *à titre de fonds de concours versés par les compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Ouest, de l'Est et du Midi pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.* (V. *Bull. des Lois, n°* 1240, p. 592.)

(N° 226)

[9 février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 70.080f,03 *à titre de fonds de concours versés au Trésor pour l'exécution de travaux publics* (ports maritimes).

Le président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget de l'exercice 1888, première section, chapitre XXV : *Ports maritimes. — Travaux ordinaires* (entretien et grosses réparations), pour l'emploi de fonds de concours, un crédit additionnel montant à 70.080f,03 et réparti, entre diverses entreprises, conformément à l'état B annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

ÉTAT A.

État de sommes versées au trésor à titre de fonds de concours pour dépenses publiques et destinées à être rattachées au budget de l'exercice 1888.

DÉPARTEMENTS	PARTIES VERSANTES	RECETTES des finances où les fonds ont été versés	NUMÉROS des récépissés	DATES des versements	MONTANT des versements
Calvados. .	Le département. . .	Caen.	4.156	28 août 1888	20 000f,00
	Idem.	Idem.	5.077	22 oct. 1888	1.000 ,00
	Idem.	Idem.	5.079	Idem.	10.000 ,00
	La chambre de commerce de Honfleur.	Idem.	5.587	17 nov. 1888	240 ,00
Charente-Inférieure.	Le syndicat des marais salants d'Angoulins	La Rochelle. .	3.867	2 oct. 1888	600 ,00
	La commune d'Angoulins.	Idem.	3.870	3 oct. 1888	500 ,00
	La commune de la Rochelle.	Idem.	4.302	3 nov. 1888	2.032 ,50
Manche. . .	La régie de la forme de radoub de Cherbourg	Cherbourg. . .	1.938	22 août 1888	231 ,40
	Idem.	Idem.	333	17 oct. 1888	564 ,80
Pas-de-Calais. . . .	La compagnie des tramways de Boulogne.	Boulogne-sur-Mer	6.736	30 oct. 1888	477 ,48
Pyrénées (Basses-).	La ville de Biarritz.	Bayonne. . . .	3.822	15 sept. 1888	1.600 ,00
Seine-Inférieure.. .	La ville du Havre. .	Le Havre. . . .	291	11 oct. 1888	7.500 ,00
	La ville de Dieppe. .	Dieppe.	766	14 nov. 1888	5.500 ,00
	La ville de Rouen. .	Rouen	1.719	17 nov. 1888	5.200 ,00
	La chambre de commerce du Havre.	Le Havre. . . .	1.526	21 nov. 1888	2.200 ,00
Vendée. . .	La ville des Sables.	Les Sables. . .	2 530	17 sept. 1888	11.480 ,60
	Idem.	Idem.	2.823	12 oct. 1888	953 ,25
				Total. . . .	70 080f,03

ÉTAT B.

Répartition, par entreprise, d'un crédit additionnel de 70.080f,03 *ouvert au ministre des travaux publics, pour l'emploi de fonds de concours, sur le budget ordinaire de l'exercice* 1888, *première section, chapitre XXV:* Ports maritimes. — Travaux ordinaires. (*Entretien et grosses réparations.*)

DÉPARTEMENTS	CHAPITRES ET ENTREPRISES		MONTANT des crédits ouverts
Calvados. .	Construction d'une cale de débarquement à Oyestreham	20.000f,00	31.240f,00
	Entretien des cales du port de Grandcamp.	1.000 ,00	
	Travaux de dragage du port de Honfleur. .	10.000 ,00	
	Service météorologique du port de Honfleur.	240 ,00	

DÉPARTEMENTS	CHAPITRES ET ENTREPRISES		MONTANT des crédits ouverts
Charente-Inférieure.	Reconstruction de la digue de la Platerre (pointe de Chaix) (600f + 500f)	1.100f,00	3.132f,50
	Rescindement de la maison *Tiraud*, en saillie sur les alignements du quai Maubée (port de la Rochelle	2 032 ,50	
Manche. . .	Entretien de la forme de radoub du port de Cherbourg (231f.40 + 564f.80)		796 ,20
Pas-de-Calais . . .	Remplacement du tablier du pont Marguet, à Boulogne-sur-Mer		417 ,48
Pyrénées (Basses-).	Travaux à exécuter à la côte des Basques		1.600 ,00
Seine-Inférieure . .	Entretien du port du Havre (7.500f + 2.200f).	9.700f 00	20.400 ,00
	Entretien des quais du port de Dieppe . . .	5.500 ,00	
	Entretien des quais du port de Rouen. . . .	5.200 ,00	
Vendée. . .	Construction du nouveau remblai au port des Sables	11.480f,60	12,433 ,85
	Éclairage des quais nord et sud et augmentation du nombre des échelles du quai nord du port des Sables	953 ,25	
	Total.		70.080f,03

(N° 227)

[9 février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 1.435.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour l'amélioration et l'achèvement des ports maritimes.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget ordinaire, deuxième section, de l'exercice 1888, chapitre LI : *Amélioration et achèvement des ports maritimes*, pour l'emploi de fonds de concours versés par la ville de la Rochelle et par les chambres de commerce de Honfleur, Dunkerque et Cherbourg, pour travaux relatifs aux ports maritimes, un crédit additionnel de la somme de 1.435.000 francs répartie, entre diverses entreprises, conformément à l'état B annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

ÉTAT A.

État de sommes versées au trésor à titre de fonds de concours pour dépenses publiques et destinées à être rattachées au budget de l'exercice 1888.

DÉPARTEMENTS.	PARTIES VERSANTES	RECETTES des finances où les fonds ont été versés	NUMÉROS des récépissés	DATES des versements	MONTANT des versements
Calvados. .	La chambre de commerce de Honfleur.	Pont-l'Évêque.	3.514	10 nov. 1888	35.000f
Charente-Inférieure.	La ville de la Rochelle	La Rochelle. .	4.297	3 nov. 1888	300.000
Seine. . . .	La ville de Dunkerque	Paris.	28.017	5 nov. 1888	1.000.000
	La chambre de commerce de Cherbourg	Idem.	28.936	15 nov. 1888	100.000
				Total. . . .	1.435.000f

ÉTAT B.

Répartition, par entreprise, d'un crédit additionnel de 1.435.000 francs ouvert au ministre des travaux publics, pour l'emploi de fonds de concours, sur le budget de l'exercice 1888, deuxième section, chapitre LI: Amélioration et achèvement des ports maritimes.

DÉPARTEMENTS	CHAPITRES ET ENTREPRISES	MONTANT des crédits ouverts
Calvados. .	Travaux de prolongement du quatrième bassin du port de Honfleur	35.000f
Charente-Inférieure.	Construction du bassin de la Pallice, dans le port de la Rochelle.	300.000
Manche. . .	Amélioration du port de Cherbourg.	100.000
Nord	Amélioration du port de Dunkerque.	1.000.000
	Total.	1.435.000f

(N° 228)

[9 février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 523.500 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget de l'excrcice 1888, deuxième section, chapitre LVII : *Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*, pour l'emploi de fonds de concours, un crédit additionnel montant à 523.500 francs et réparti, entre diverses entreprises, conformément à l'état B annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

ÉTAT A.

État de sommes versées au trésor à titre de fonds de concours pour dépenses publiques et destinées à être rattachées au budget de l'exercice 1888.

DÉPARTEMENTS	PARTIES VERSANTES	RECETTES des finances où les fonds ont été versés	NUMÉROS des récépissés	DATES des versements	MONTANT des versements
Alpes (Basses-) . . .	Le département. .	Digne.	1.451	12 déc. 1888	32.500f,00
Côte-d'Or. .	Idem.	Dijon.	7.188	8 déc. 1888	231.000 ,00
Loire. . . .	Idem.	Saint-Etienne.	569	29 nov. 1888	60.000 ,00
Vienne. . .	Idem.	Poitiers	5.077	3 déc 1888	119 651 ,10
	Idem.	Idem.	5.078	Idem.	80.348 ,90
				Total. . . .	523.500f,00

ÉTAT B.

Repartition, par chapitre et par entreprise, d'un crédit additionnel de 523.500 *francs ouvert au ministre des travaux publics, pour l'emploi de fonds de concours, sur le budget ordinaire de l'exercice* 1888, *deuxième section, chapitre LVII :* Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.

DÉPARTEMENTS	CHAPITRES ET ENTREPRISES	MONTANT des crédits ouverts
Alpes (Basses-) . . .	Construction de lignes de chemins de fer de Forcalquier à Volx et d'Apt à ladite ligne	32.500f
Côte-d'Or. .	Etablissement de la ligne d'Epinac aux Laumes. . . .	231.000
Loire. . . .	Etablissement du chemin de fer de Roanne à Chalon.	60.000
Vienne. . .	Etablissement du chemin de fer de Poitiers au Blanc, de Civray au Blanc, de Confolens à la ligne de Civray au Blanc, de Loudun à Châtellerault et de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin (119.651f,10 + 80.348f,90). . .	200.000
	Total.	523.500

(N° 229)

[9 février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 500.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor applicable aux travaux exécutés par l'État sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget des dépenses de l'exercice 1888, deuxième section, chapitre LVII : *Étude et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*, pour l'emploi de fonds de concours, un crédit additionnel de 500.000 francs applicable aux travaux exécutés par l'État sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes, concédée à la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée en vertu de la convention annexée à la loi du 13 avril 1888.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor par ladite compagnie à titre de fonds de concours pour les travaux susmentionnés.

. . . .

(N° 230)

[9 février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 500.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor applicable aux travaux exécutés par l'État sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.* (V. *Bull. des lois,* n° 1239, p. 572.)

(N° 231)

[9 février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 500.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor applicable aux travaux exécutés par l'État sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.* (V. *Bull. des lois,* n° 1239, p. 573.)

(N° 232)

[9 février 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 110.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget ordinaire de l'exercice 1888, deuxième section, chapitre LVII : *Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*, pour l'emploi de fonds de concours, un crédit additionnel de 110.000 francs applicable dans la proportion suivante aux entreprises ci-après désignées, savoir :

Établissement des chemins de fer d'Aillevillers au Val-d'Ajol. . .	10.000 fr.
Établissement des chemins de fer d'Alençon à Domfront, de Couterne à la Ferté-Macé, de Mamers à Mortagne, de Mortagne à Mézidon, de Mortagne à Laigle et d'Echauffour à Bernay. . . .	100.000
Total égal.	110.000 fr.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

(N° 233)

[8 mars 1889]

Décret portant révision de règlement de pilotage de Marseille.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
DÉCRÈTE :

Art. 1er. — Tout navire, à voiles ou à vapeur, commandé par un capitaine muni d'une licence de capitaine-pilote de Marseille, est entièrement exempt des droits de pilotage, tant à l'entrée qu'à la sortie du port, s'il n'a pas réclamé l'assistance d'un pilote lamaneur.

Art. 2. — Les capitaines qui veulent obtenir une licence de capitaine-pilote de Marseille doivent justifier, devant le commissaire de l'inscription maritime, qu'ils sont entrés audit port ou qu'ils en sont sortis, sur des navires dont ils étaient capitaines ou officiers, au moins dix-huit fois dans l'espace de trois ans, la dernière fois un an au plus avant le jour de l'examen. Deux au moins de ces entrées ou sorties auront eu lieu, le candidat-pilote commandant le navire.

Ils se présentent devant la commission instituée par l'article 3 du décret du 12 décembre 1806, dont les deux capitaines au long cours doivent être pourvus de la licence de pilote. Cette commission, après examen des pièces produites, les interroge sur les matières indiquées à l'article 2 dudit décret, la manœuvre des voiles et celle des machines exceptées.

Les capitaines qui ont satisfait à cet examen reçoivent une licence portant qu'ils sont aptes à piloter, à l'entrée ou à la sortie du port de Marseille, les navires qu'ils commanderont; mais ils ne pourront piloter d'autres navires sans encourir les peines édictées par l'article 29 du décret du 12 décembre 1806.

Les licences sont signées par le président de la commission d'examen et enregistrées aux bureaux de l'inscription maritime et du pilotage; avant l'expiration de chaque période d'une année, chaque capitaine doit présenter sa licence à ces deux bureaux pour y faire apposer un visa constatant la date de sa dernière entrée ou de sa dernière sortie.

Les licences cessent d'avoir leur effet si les titulaires restent plus d'un an sans entrer au port de Marseille ou sans en sortir, soit comme capitaines d'un bâtiment, soit comme officiers.

Les capitaines dont la licence a été ainsi périmée peuvent en obtenir une nouvelle en remplissant les conditions exigées pour la délivrance du premier titre. Toutefois, dans ce cas, le nombre des entrées et des sorties est réduit à deux dans l'espace d'un an, le candidat-pilote commandant le navire. En outre, l'examen ne porte que sur les travaux nouvellement exécutés dans les ports ou aux abords des ports depuis la péremption du premier titre.

L'indication des époques où la commission d'examen devra se réunir sera déterminée par le chef du service de la marine.

Art. 3. — Les officiers de la marine militaire française en activité de service, commandant des navires du commerce, ne peuvent recevoir la licence de pilote de Marseille qu'en satisfaisant aux obligations énumérées aux paragraphes 1, 2, 3, 5 et 6 de l'article 2 du présent décret; toutefois, dans ce cas, le jury d'examen est composé comme il est dit au paragraphe 2 de l'article 2, sauf en ce qui concerne les capitaines au long cours munis de la licence de capitaine-pilote, qui sont remplacés par deux lieutenants de vaisseau pourvus de la même licence.

Art. 4. — Pendant tout le temps qu'ils se trouvent dans la zone du pilotage de Marseille, les navires dont les capitaines sont pourvus de la licence de capitaine-pilote dudit port doivent l'indiquer :

1° De jour, par un ballon noir de 0m,50 environ de diamètre, hissé à 1 mètre au-dessous du pavillon national de poupe ;

2° De nuit, par un fanal rouge hissé à la corne du mât le plus rapproché de l'arrière.

Faute par eux de s'être conformés à ces prescriptions, les-

dits navires sont tenus d'acquitter les droits du pilotage, si les pilotes lamaneurs les ont accostés ou ont manœuvré pour les accoster.

Dans le cas où un capitaine hisserait indûment l'un des signaux mentionnés au présent article, il serait astreint à payer le double de la taxe incombant aux navires accostés en dehors de la première ligne fixée par l'article 65 du règlement annexé au décret du 23 juillet 1859.

Art. 5. — Les navires ancrés à Marseille, qui réclament l'assistance des pilotes lamaneurs, soit pour changer de poste, soit pour passer de l'un des ports dans un autre, payent un droit de 0f,025 par tonneau de jauge, sans que cette perception puisse être inférieure à la somme de 10 francs par navire.

Art. 6. — L'article 61 du règlement annexé au décret du 23 juillet 1859 est définitivement abrogé.

. . . .

(N° 234)

[25 Avril 1889]

Décret relatif à l'incorporation dans le réseau d'intérêt général de diverses lignes d'intérêt local du département d'Eure-et-Loir.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 18 mai 1878 (*), article 1er, portant incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général, entre autres des chemins de fer d'Orléans à Chartres, de Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure), de Chartres à Auneau, de Chartres à Brou, de Patay à Nogent-le-Rotrou et de Brou à Savigny, vers Saint-Calais;

Vu, notamment, le paragraphe final dudit article 1er de la loi du 18 mai 1878, ainsi conçu :

« Il sera statué, par décret rendu en conseil d'État, sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourront être dus aux départements » ;

Vu la requête présentée au nom du département d'Eure-et-Loir

(*) *Ann.* 1878, p. 1444.

et tendant à obtenir de l'État, à titre de dédommagement et d'indemnité, à raison de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général des lignes d'intérêt local ci-dessus désignées :

1° La construction et l'exploitation des deux lignes de chemins de fer laissées à la charge du département, avec offre de consentir la modification du tracé de la ligne de Brezolles, conformément à la délibération du 26 août 1881, si l'État juge le tracé de Châteauneuf-Brezolles à Verneuil préférable, au point de vue de la constitution de son réseau d'intérêt général, au tracé Senonches-Brezolles-Nonancourt;

2° Le remboursement de la somme de 450.000 francs payée comptant et des sept annuités de 114.750 francs, que le département a versées à la compagnie d'Orléans à Rouen, pour la construction des lignes rachetées, et qui ont été comptées en déduction du prix de rachat (décision de la commission arbitrale du 11 février 1878);

3° L'abandon de toutes prétentions au payement, par le département, des quarante-trois annuités de 114.750 francs non encore versées, afférentes auxdites lignes rachetées;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il n'y a lieu d'accorder aucune indemnité ni aucun dédommagement au département d'Eure-et-Loir à raison de l'incorporation, dans le réseau d'intérêt général, des lignes d'intérêt local d'Orléans à Chartres, de Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure), de Chartres à Auneau, de Chartres à Brou, de Patay à Nogent-le-Rotrou et de Brou à Savigny vers Saint-Calais.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 235)

[6 juillet 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Ferriers. — Carrières en exploitation. — (Sieurs Soufflot de Magny et consorts).

On doit considérer comme une carrière les dépôts de scories mâchefers, dits ferriers, provenant d'exploitations métallurgiques très anciennes (*).

Carrière en exploitation : Le dépôt est exploité par les requérants pour le service de leurs propriétés, ou des chemins vicinaux et pour d'autres usages : indemnité fixée d'après le prix des matériaux extraits.

Fixation de la quantité des matériaux extraits, en tenant compte du foisonnement.

Frais de l'expertise à la charge de l'entrepreneur qui n'a offert qu'une indemnité insuffisante.

Vu la requête... pour la dame veuve Soufflot de Magny et con-

(*) M. Aucoc définit la carrière un dépôt de matériaux renfermés entre deux couches de terrains différents (*Conférences*, t. 2, p 777). La question posée par l'arrêt ci-dessus était celle de savoir si les monticules de ferriers doivent être considérés comme des carrières. « Les tas de scories, dit M. P. Maigne, appelés vulgairement ferriers ou cassiers, qu'on rencontre dans une foule de régions de la France, sont une preuve de l'activité et de l'importance donnée dans notre pays à l'exploitation des gisements ferrifères. Il est probable que beaucoup ne remontent pas au delà du moyen âge; mais un grand nombre, dans lesquels on a trouvé des médailles et autres objets de fabrication romaine, appartenaient incontestablement au temps écoulé entre la conquête de César et les invasions des barbares; d'autres, enfin, qu'on a surtout signalés dans l'Aube, l'Yonne et la Dordogne, sont vraisemblablement plus anciens... (*Les mines de la France et de ses colonies*, p. 24.) » Dans l'espèce actuelle, les ferriers remontaient à une date fort ancienne : ils étaient recouverts de terrains boisés. Comp. sur le sens du mot carrière : 23 janvier 1862, Cantagrel (*Ann* 1862, p. 458); — 6 avril 1870, Raynaud (*Ann.* 1870, p. 830); — 11 janvier 1878, Cordier (*Ann.* 1879, p. 23); — 9 février 1883, Boissonnet (*Ann.* 1883, p. 1251). (Extr. *du Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

sorts... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 mars 1884, par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne a fixé à 11.472f,50 l'indemnité à eux due par le sieur Martin, entrepreneur du ballast d'une section de la ligne de Triguières à Clamecy, pour extraction de matériaux dans des dépôts de scories de mâchefers, dits ferriers, leur appartenant et autres dommages causés à leur propriété; — *Ce faisant, attendu* que le conseil de préfecture a fait une inexacte appréciation : 1° des quantités de matériaux extraits, notamment en ce qu'il n'a pas tenu compte du foisonnement; 2°...

Vu le mémoire en défense du sieur Martin... dans lequel il conclut à ce qu'il plaise au Conseil, statuant sur son recours incident, annuler l'arrêté attaqué en ce qu'il l'a condamné à payer aux consorts Soufflot de Magny la valeur des matériaux extraits, par les motifs que les ferriers dont s'agit ne renferment pas un produit naturel du sol et ne sauraient être considérés, dès lors, comme des carrières dans le sens technique du mot; que, d'ailleurs ils n'ont jamais fait l'objet d'une exploitation régulière;...

Vu le mémoire en réplique des consorts Soufflot de Magny... dans lequel ils concluent au rejet du recours incident formé par le sieur Martin par les motifs, d'une part, qu'aucun texte n'indique que le gisement doive être nécessairement naturel pour pouvoir être considéré comme carrière, et que, d'autre part, les ferriers dont s'agit étaient depuis longtemps exploités par les requérants, soit pour l'entretien de leurs chemins particuliers et des chemins communaux, soit pour des ventes de matériaux à des particuliers, et déclarent en conséquence persister dans les conclusions de leur recours et à une nouvelle capitalisation des intérêts;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

SUR LE RECOURS INCIDENT *du sieur Martin tendant à faire décider que l'indemnité par lui due doit être réglée exclusivement d'après le dommage superficiel :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dépôts de scories mâchefer, dits ferriers, appartenant aux consorts Soufflot de Magny, constituent des carrières au sens de la loi du 16 septembre 1807, et qu'ils étaient exploités par les requérants avant l'occupation du sieur Martin, soit pour le service de leurs propriétés, soit pour l'entretien des chemins vicinaux et autres usages; que, dès lors, le conseil de préfecture a fait une juste application de la loi précitée en décidant que l'indemnité devait être calculée d'après la valeur des matériaux extraits;

Sur le recours des consorts Soufflot de Magny :

1° *En ce qui concerne la quantité de matériaux extraits :*

Considérant que le cube des matériaux payés par l'administration à l'entrepreneur et par celui-ci au propriétaire voisin des requérants a été évalué après l'extraction, c'est-à-dire avec le foisonnement; que, dans ces circonstances, il y a lieu de faire droit à la réclamation des consorts Soufflot de Magny tendant à ce qu'il soit tenu compte du foisonnement dans l'évaluation de la quantité de scories extraites de leurs ferriers par le sieur Martin et de la fixer, par suite, conformément à leurs conclusions à 110.276 mètres cubes;

2° *En ce qui concerne la valeur des matériaux :*

Considérant que le prix de 0f,20 par mètre cube n'est pas exagéré et qu'il sera fait une juste appréciation en la réglant d'après cette base;

3° *En ce qui concerne la valeur des futaies et taillis abattus et vendus par l'entrepreneur :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a alloué de ce chef aux requérants la somme même réclamée par eux dans leurs conclusions; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué;

4° *Sur les intérêts :*

Considérant que les intérêts ont été demandés, pour la première fois, devant le Conseil d'État, le 21 juin 1884; qu'il y a lieu, par application de l'article 1153 du Code civil, de les allouer aux requérants à partir de cette date;

5° *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant qu'aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus peuvent eux-mêmes produire intérêts, s'ils sont dus depuis au moins une année et s'il en a été fait une demande spéciale; que les requérants ont demandé les intérêts des intérêts les 21 juin et 1er août 1884, 5 avril 1886 et 5 janvier 1887; qu'il n'y a lieu de les allouer qu'à partir du 5 avril 1886, seule date à laquelle il était dû plus d'une année d'intérêts ;

6° *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que le sieur Martin n'a fait aux requérants qu'une offre insuffisante de 3.000 francs; qu'il sera fait, dès lors, une juste appréciation des circonstances de la cause en mettant à sa charge la totalité des frais d'expertise....(L'indemnité de 9.600 fr., allouée par le conseil de préfecture aux consorts Soufflot de Magny pour la valeur des matériaux extraits de leur propriété par

le sieur Martin, est portée à la somme de 22.055f,20. Les intérêts de l'indemnité totale de 23.927f,70 allouée aux consorts Soufflot de Magny courront à partir du 21 juin 1884 ; ils seront capitalisés au 5 avril 1886, pour produire eux-mêmes intérêts à partir de cette date. La totalité des frais d'expertise est mise à la charge du sieur Martin. Le recours incident du sieur Martin et le surplus des conclusions des consorts Soufflot de Magny sont rejetés. L'arrêté est réformé en ce qu'il a de contraire. Le sieur Martin est condamné aux dépens.)

(N° 236)

[6 juillet 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Alignement. — Nivellement. — Inobservation des indications du plan. — Dommages-intérêts. — (Sieur Harriot contre Ville de Paris.)

Lorsqu'un propriétaire a édifié une construction suivant les cotes de nivellement qui lui ont été délivrées par l'administration, en exécution d'un plan régulièrement approuvé, et que la ville s'abstient de relever le niveau de la voie publique à la hauteur de la cote indiquée, le dommage qui en résulte est de nature à ouvrir au propriétaire un droit à indemnité (*). *La délivrance du nivellement oblige le propriétaire à s'y conformer sous peine de contravention et la ville à exécuter les travaux nécessaires pour mettre le sol de la rue au niveau indiqué sous peine d'engager sa responsabilité.*

Procédure. — L'arrêté qui rejette un moyen de recours sans rejeter le recours lui-même est interlocutoire et peut être attaqué dans les mêmes délais que l'arrêté définitif.

Vu LA REQUÊTE du sieur Harriot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — les arrêtés du 28 janvier 1880 et du 1er février 1882, par lesquels le conseil de préfecture de la Seine a rejeté la demande d'indemnité que ledit sieur Harriot avait formée contre la Ville de Paris pour inexécution du nivellement suivant les cotes qui lui avaient été délivrées pour construire en bordure de

---

(*) Rapp. dans le même sens, 4 juill. 1884, Harlingue, p. 577 et la note. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

la rue du Four et pour exécution dommageable de travaux de voirie dans cette même rue; — *Ce faisant, attendu* que la Ville de Paris s'est soustraite à l'obligation qu'elle avait contractée, en délivrant au requérant les cotes de nivellement conformément auxquelles il a construit, de placer le sol de la voie publique à la hauteur de ces cotes, lesquelles étaient extraites d'un plan général régulièrement approuvé; qu'en outre la Ville de Paris a causé au requérant un préjudice par suite de l'établissement au-devant de ses immeubles d'une pente très raide et de marches incommodes et même dangereuses qui ne permettent pas l'accès de plain-pied à ses boutiques; que, d'ailleurs, l'arrêté du 1er février 1882 doit être annulé en la forme parce qu'il ne contient pas le visa des observations nouvelles présentées par le requérant et qu'il n'y répond par aucun de ses motifs; condamner la Ville de Paris à lui payer une indemnité de 70.000 francs, avec les intérêts de droit et les intérêts des intérêts s'il y a lieu; condamner ladite Ville aux dépens;

Vu le mémoire en défense pour la Ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : en ce qui concerne le recours dirigé contre l'arrêté du 28 janvier 1880, rejeter ledit recours comme non recevable, et, subsidiairement, comme mal fondé; très subsidiairement, surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été prononcé par les tribunaux ordinaires sur la question de savoir si le titre d'acquisition du sieur Harriot ne lui interdit pas toute réclamation du chef de la disposition actuelle des accès de son immeuble; en ce qui concerne le recours dirigé contre l'arrêté du 1er février 1882, rejeter purement et simplement ledit recours; condamner le sieur Harriot aux dépens, par les motifs que le recours formé contre l'arrêté du 28 janvier 1880 n'est pas recevable comme ayant été déposé tardivement; que les cotes de nivellement communiquées au requérant n'avaient que la valeur d'une simple information, et que cette indication n'imposait aucune obligation à l'administration; que, d'ailleurs, le titre d'acquisition du sieur Harriot lui interdit toute réclamation du chef de la disposition actuelle des accès de son immeuble; que l'arrêté du 1er février 1882 a été régulièrement rendu; qu'en effet les observations qui n'y ont pas été visées ne formulaient pas de nouvelles conclusions; que la pente de la rue du Four existait dans son état actuel avant que le sieur Harriot eût commencé à construire; que l'établissement de marches au-devant de son immeuble n'a procuré que des avantages au requérant;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée au recours par la Ville de Paris, en tant qu'il est dirigé contre l'arrêté du conseil de préfecture du 28 janvier* 1880 :

Considérant que la demande du sieur Harriot devant le conseil de préfecture avait pour objet unique l'allocation d'une indemnité à raison de l'ensemble des dommages résultant de la situation faite à son immeuble à la suite de l'inexécution par la Ville de Paris des travaux de nivellement conformes aux cotes qu'elle avait délivrées au requérant ;

Considérant qu'en décidant que la responsabilité de la Ville de Paris n'était pas engagée par la délivrance desdites cotes, le conseil de préfecture n'a fait qu'écarter un des moyens de la requête; qu'il suit de là que l'arrêté précité avait le caractère interlocutoire et que le recours contre cet arrêté était recevable jusqu'à l'expiration du délai pour se pourvoir contre l'arrêté définitif ;

Sur les conclusions de la Ville de Paris tendant à renvoyer à l'autorité judiciaire l'examen préalable de la question de savoir si les stipulations du contrat de vente des terrains acquis de la Ville par le sieur Harriot ne font pas obstacle à toute réclamation du chef de la situation faite par les travaux de voirie aux immeubles situés sur lesdits terrains :

Considérant que le contrat dont s'agit se borne à imposer à l'acquéreur l'obligation de droit commun à laquelle est soumis tout propriétaire de se conformer aux alignements et nivellements qui lui seront indiqués; que cette clause est claire et ne saurait donner lieu à un renvoi devant l'autorité judiciaire par interprétation ;

AU FOND *et sans qu'il soit besoin de statuer sur les conclusions du sieur Harriot tendant à l'annulation en la forme de l'arrêté du 1er février* 1882 :

Considérant que le sieur Harriot a édifié ses maisons à l'angle des rues de Rennes et du Four-Saint-Germain, suivant les cotes de nivellement qui lui ont été délivrées par le préfet de la Seine conformément au plan annexé au décret déclaratif d'utilité publique du 26 juillet 1866, et qu'il n'aurait pu s'écarter des indications qui lui avaient été données sans commettre une contravention ; que la Ville de Paris, en s'abstenant de relever le niveau de la rue du Four à la hauteur que comportaient lesdites cotes, et en ajournant indéfiniment l'exécution du plan susvisé, a causé un préjudice au sieur Harriot par suite de la dépréciation qu'ont subie ses boutiques dont les seuils se sont trouvés en

contre-haut du sol de la voie publique à une hauteur moyenne de 0m,80 ;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de fixer dès à présent l'indemnité due par la ville de Paris, et qu'il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet d'évaluer l'étendue des dommages résultant de la situation faite à l'immeuble du sieur Harriot par suite de l'inexécution du nivellement du sol de la rue du Four-Saint-Germain au-devant de ses maisons suivant les cotes qui lui ont été délivrées, en tenant compte notamment de l'établissement de marches au-devant desdites maisons ;

Art. 1er. Les arrêtés du conseil de préfecture des 28 janvier 1880 et 1er février 1882 sont annulés. — Art. 2. Il sera procédé, en présence des parties ou elles dûment appelées, à une expertise à l'effet de déterminer l'étendue des dommages allégués par le sieur Harriot. Les experts seront désignés, l'un par le préfet de la Seine comme représentant la Ville de Paris, l'autre par les ayants droit du sieur Harriot; faute par l'une des parties d'avoir fait cette désignation dans le mois de la notification de la présente décision, il sera procédé d'office par le président de la section du contentieux du Conseil d'État qui désignera également le tiers expert en cas de désaccord des experts; les experts prêteront serment devant le secrétaire du contentieux du Conseil d'État; les procès-verbaux d'expertise et de tierce expertise, s'il y a lieu, seront déposés au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra. — Art. 3. La Ville de Paris est condamnée aux dépens et aux frais d'expertise à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture.

(N° 237)

[6 juillet 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Tunnel. — Sources interceptées. — Jugement d'expropriation antérieur au dommage. — Compétence. — (Sieurs Thibon, Chamboredon et autres contre la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.)

Lorsqu'au cours d'une occupation temporaire d'un terrain par une compagnie de chemin de fer une source qui y prenait naissance a été tarie et qu'ultérieurement l'expropriation dudit

terrain a été prononcée, les propriétaires lésés par le tarissement de cette source devaient réclamer devant l'autorité judiciaire l'indemnité à laquelle ils prétendaient avoir droit de ce chef; dès lors le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur cette demande (*).

Vu la requête... des sieurs Thibon, Chamboredon et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 décembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Ardèche a rejeté leur demande en indemnité à raison du tarissement de la fontaine de la Gadilhe attribué aux travaux exécutés par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour le percement du tunnel de Saint-Paul, sur la ligne d'Alais au Pouzin; — *Ce faisant*, *attendu* que le tarissement de la fontaine dont s'agit a causé aux requérants un dommage direct et matériel; que leurs droits sur les eaux de cette source dérivent non pas seulement d'un usage immémorial, mais qu'ils ont été reconnus par une délibération du conseil municipal de Saint-Paul-le-Jeune, du 5 février 1877, et par un jugement du tribunal civil de Largentière, du 16 août 1878; qu'on ne saurait admettre que le tarissement de la source n'est que la conséquence de l'exercice normal d'un prétendu droit de propriété appartenant à la compagnie par suite de l'expropriation; qu'elle n'a, en effet, acquis ainsi qu'un droit de passage en souterrain; que les sources ont d'ailleurs été coupées en 1868 par le percement d'une première galerie exécutée en vertu d'un simple arrêté d'occupation temporaire; qu'au surplus l'exercice du droit de propriété est nécessairement subordonné à la condition de respecter les droits acquis; qu'enfin le droit à indemnité des requérants est consacré par un arrêt du Conseil d'État du 11 mai 1883 (affaire Chamboredon) qui, rendu dans des circonstances identiques, a en quelque sorte l'autorité de la chose jugée; condamner la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à restituer la source de la Gadilhe au point où elle émergeait et à 80.000 francs de dommages-intérêts; en cas d'impossibilité ou de refus de sa part, la condamner à 250.000 francs d'indemnité à répartir entre tous les demandeurs et aux dépens;

Vu le mémoire en défense de la compagnie Paris-Lyon-Mé-

(*) Voy., 20 mars 1874, compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (*Ann.* 1875, p. 1.089 et les renvois); — comp. 11 mai 1883, Chamboredon (*Ann.* 1884, p. 123 et la note); — 28 mai 1872, ville de Toulon contre compagnie du Regas. (*Rec. de la C. de cass., ch. civile.*)

diterranée tendant au rejet de la requête : 1° comme non recevable, par les motifs que parmi les requérants, Julien Thibon, Antoine Thibon, les consorts Védel et Victor Chamboredon ont été, d'après le procès-verbal des opérations du jury d'expropriation, indemnisés pour la perte de la source dont s'agit, et que les autres n'ont formulé aucune réserve, pour le même objet, dans le délai prescrit, à peine de déchéance, par l'article 21 de la loi du 3 mai 1841 ; 2° en tous cas comme mal fondée, attendu qu'en exécutant les travaux qui ont amené le tarissement de la fontaine de la Gadilhe, la compagnie n'a fait qu'user de son droit de propriété ; que si le jugement du tribunal de Largentière reconnaît bien ce droit des requérants sur l'eau jaillissant dans la fontaine, ceux-ci ne justifient pas de leurs droits sur la source même qui prend naissance dans le sous-sol d'une parcelle appartenant à la compagnie de par l'expropriation ; qu'on ne peut soutenir qu'elle n'a acquis ainsi qu'un droit de passage en souterrain ; qu'en effet la doctrine et la jurisprudence reconnaissent que les tunnels font partie intégrante des chemins de fer et que, même au cas où les compagnies n'ont pas acquis le terrain supérieur, elles ont la pleine propriété du sous-sol ; que, si les travaux ont été commencés avant l'expropriation, ils ont été exécutés en vertu d'un arrêté d'occupation dont le caractère de permanence était certain, que la dépossession, régularisée postérieurement, doit avoir, quant à ses effets, un caractère rétroactif ; qu'enfin la règle posée par l'arrêt du 11 mai 1883 du Conseil d'État, invoqué dans le recours, présente dans l'application de sérieuses difficultés et constitue une dérogation, non justifiée aux dispositions du Code civil ; qu'il n'y a en effet pas de raisons pour ne pas appliquer à un tunnel d'utilité publique, travail public, les principes consacrés par la Cour de cassation, dans un arrêt du 28 mai 1872 relatif à un tunnel d'intérêt purement privé ; que les lois de pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 n'ont fait que régler la procédure en matière de dommages causés par des travaux publics, sans définir ces dommages, mais qu'elles n'ont apporté aucune restriction aux attributs de la propriété, tels qu'ils résultent du Code civil ;

Vu le mémoire en réplique des sieurs Thibon et consorts... dans lesquels ils exposent qu'ils n'avaient aucune réserve à faire devant le jury d'expropriation, celui-ci étant incompétent pour régler le dommage résultant du tarissement de la source dû à l'exécution des travaux ; qu'en outre l'article 21 de la loi du 3 mai 1841 n'est pas applicable à ceux qui n'ont pas été touchés

par l'expropriation; que, d'autre part, rien ne prouve que le jury d'expropriation, incompétent pour en connaître, ait compris dans les indemnités allouées à certains d'entre eux la dépréciation provenant de la disparition de la source; qu'en l'admettant d'ailleurs, cette indemnité ne pouvait, dans tous les cas, s'appliquer qu'aux parcelles expropriées; que, dès lors, en ce qui concerne celles de leurs propriétés qui n'ont pas été atteintes par l'expropriation, les requérants ont conservé tous leurs droits à raison du préjudice que leur cause la perte totale des eaux nécessaires à leurs ménages et à leurs exploitations; qu'ainsi on ne peut leur opposer ni fin de recevoir, ni déchéance et déclarent, en conséquence, persister dans leurs précédentes conclusions;

Vu les observations complémentaires de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée par lesquelles elle déclare persister dans ses précédentes conclusions, concluant, en outre : 1° si la réclamation des demandeurs est admise, au renvoi devant l'autorité judiciaire, seule compétente pour décider si les réclamants peuvent prétendre des droits sur la source et de quelle nature sont ces droits; 2° très subsidiairement, en cas d'annulation de l'arrêté attaqué, au renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour règlement, après expertise, du dommage prétendu;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu la loi du 3 mai 1841 :

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les eaux alimentant la fontaine de la Gadilhe, sur lesquelles les requérants prétendent avoir un droit d'usage immémorial, ont été interceptées par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée en 1868, au cours d'une occupation temporaire régulièrement autorisée, en vue de l'exécution du décret du 29 mai 1867 déclarant d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Alais au Pouzin; qu'un jugement du tribunal de Largentière du 28 mai 1873 a prononcé l'expropriation définitive des terrains précédemment occupés et dans lesquels la source dont s'agit prenait naissance; qu'ainsi au moment de l'expropriation le dommage dont il est demandé réparation s'était produit et pouvait être apprécié;

Considérant que dans ces conditions c'est devant les autorités instituées par la loi du 3 mai 1841, qu'il appartenait aux requérants de reconnaître les droits qu'ils prétendent avoir sur la source tarie et de réclamer l'indemnité pouvant leur être due pour le trouble apporté à leur jouissance antérieurement au jugement d'expropriation; que, dès lors, le conseil de préfecture

était incompétent pour statuer sur la demande formée par les sieurs Thibon et consorts... (Arrêté annulé pour incompétence. Conclusions des sieurs Thibon et consorts rejetées avec dépens.)

(N° 238)

[6 juillet 1888]

Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Canal du Midi. — Francs-bords. — Détérioration. — Contravention. — (Ville de Toulouse et sieurs Blanc et Galinié contre la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.)

Le fait, par l'entrepreneur de travaux de voirie d'une ville, d'avoir, sans autorisation, construit un égout sur le franc-bord du canal du Midi, constitue une contravention de voirie. — En conséquence l'entrepreneur et la ville sont condamnés à l'amende, à la réparation du dommage, aux frais d'impression et d'affichage de l'arrêté.

Vainement la ville opposerait qu'elle a un droit de servitude sur ledit franc-bord du canal, en remplacement d'anciens chemins incorporés au canal, et en vertu de contrats passés avec l'administration du canal; cette circonstance ne fait pas obstacle à la répression de la contravention (*).

Responsabilité : commune : chef de service. — Le chef de section de service des eaux et égouts de la ville, qui a prescrit l'exécution des travaux incriminés, agissant comme représentant de la ville ne peut pas être condamné personnellement comme contrevenant (**).

Dépens. — Pas de dépens en matière de contravention.

Vu la requête... de la ville de Toulouse et des sieurs Blanc et Galinié... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 mars 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Garonne a condamné le sieur Blanc, entrepreneur, à 16 francs d'amende, à la réparation du dommage et aux frais d'impression et d'affichage de 25 exemplaires dudit arrêté, pour

---

(*) Voy. Arsène Périer, *Traité de la compétence des conseils de préfecture*, t. 2, p. 7, n° 362; — 13 janvier 1882, Pansier, p. 30; — 15 juin 1883, Natali (*Rec. du C. d'Ét.*), p. 554; — 30 mai 1884, Bachelard (*Ann.* 1885, p. 68).

(**) Table décennale 1875-1884, p. 959 (*Rec des Arr. du C. d'Ét.*).

avoir, sans autorisation, construit un égout sur le franc-bord de droite du canal Saint-Pierre, et a déclaré le sieur Galinié et la ville de Toulouse solidairement responsables desdites condamnations : — *Ce faisant*, *attendu* qu'il résulte d'une délibération du 18 avril 1863, approuvée par le préfet et acceptée par la compagnie concessionnaire que le conseil municipal de Toulouse n'a approuvé le bornage des dépendances du canal Saint-Pierre que sous la réserve expresse et formelle des droits de servitudes publiques sur les chemins latéraux dudit canal et ce en vue de sauvegarder les intérêts de la ville et comme compensation de la suppression des chemins communaux incorporés au canal; que les travaux incriminés, exécutés sur l'emplacement de l'ancien chemin communal de Blagnac, sont de ceux qui, par leur nature, doivent être considérés comme ayant le caractère d'une servitude publique; que, dès lors, la ville n'a fait qu'user d'un droit incontestable; que, dans tous les cas, le conseil de préfecture était incompétent pour interpréter la convention résultant de la délibération précitée et qu'il aurait dû, avant de statuer, renvoyer aux tribunaux civils l'examen de l'exception préjudicielle tirée du droit de servitude dont s'agit; — décharger les requérants des condamnations prononcées contre eux et condamner la compagnie du canal aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi par les motifs qu'en remplacement de l'ancien chemin de Blagnac supprimé, il a été établi, au milieu du franc-bord de droite du canal Saint-Pierre un nouveau chemin classé par arrêté du 6 décembre 1854, mais que la ville ne possède à aucun titre le droit de disposer du reste du franc-bord ou d'y faire, sans autorisation, un travail quelconque;

Vu les observations présentées par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral de la Garonne... tendant au rejet du pourvoi par les motifs que la ville de Toulouse ne saurait prétendre avoir acquis des droits de police de voirie urbaine sur un domaine dépendant de la grande voirie urbaine; que, d'ailleurs, les questions de propriété ou de servitude soulevées devant le conseil de préfecture ne font pas obstacle au jugement des contraventions constatées sur les dépendances du domaine public; qu'ainsi le conseil de préfecture n'avait pas à surseoir à statuer jusqu'à ce que les tribunaux compétents aient statué sur le prétendu droit de servitude invoqué par les requérants; qu'il n'a pas excédé les limites de sa compétence en déclarant, pour

constater la contravention, que la ville ne justifiait par aucun titre de l'existence de ladite servitude ; qu'au surplus l'arrêté attaqué laisse entier le droit de la ville de saisir les tribunaux civils de la question de propriété et de réclamer, s'il y a lieu, une indemnité ;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, la loi des 19-22 juillet 1791, la loi du 29 floréal an X et la loi du 23 mars 1843 ;

Vu le décret du 12 août 1807 concernant le canal du Midi ;

Vu la loi du 21 juin 1865 ;

En ce qui touche *le pourvoi du sieur Blanc et de la ville de Toulouse :*

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé et qu'il n'est pas contesté que le sieur Blanc, entrepreneur, agissant pour le compte de la ville de Toulouse, a construit, sans autorisation, un égout sur le franc-bord de droite du canal Saint-Pierre, dépendant du canal du Midi ; que ce fait constitue une contravention de grande voirie aux termes de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 et des articles 158 et 166 du décret du 12 août 1807 sur le canal du Midi ; que l'existence de cette contravention est indépendante de toute interprétation à donner au contrat allégué par la ville de Toulouse et d'après lequel elle aurait un droit de servitude sur les chemins établis en remplacement de ceux qui ont été incorporés au canal ; qu'ainsi le conseil de préfecture était compétent pour connaître de cette contravention et qu'il y a lieu de maintenir les condamnations prononcées par l'arrêté attaqué contre le sieur Blanc et la ville de Toulouse ;

En ce qui touche le pourvoi du sieur Galinié :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le sieur Galinié a prescrit l'exécution des travaux, il a agi comme représentant la ville de Toulouse, en sa qualité de chef de section du service des eaux et égouts ; qu'aucune disposition de loi n'autorisait, dans ces circonstances, le conseil de préfecture à prononcer une condamnation personnelle contre lui ;

Sur les dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 12 de la loi du 21 juin 1865 les recours en matière de contravention de grande voirie peuvent être formés sans frais ; qu'ainsi il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions à fins de dépens... (Sieur Galinié déchargé des condamnations prononcées contre lui et renvoyé des fins du procès-verbal du 27 juin 1883. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Requête du sieur Blanc et de la ville de Toulouse,

ainsi que les conclusions à fins de dépens de la compagnie du Midi et du sieur Galinié rejetées.)

(N° 239)

[6 juillet 1888]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Prétendue introduction d'animaux sur la voie ferrée par un passage à niveau. — Dégradation due au mauvais fonctionnement du mécanisme de la barrière. Relaxe : dans l'espèce. Il n'est pas établi que les faits relevés constituent une contravention (*). — (Ministre des travaux publics contre Thébault.)

Vu le recours du Ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 19 novembre 1887, par lequel le conseil de préfecture du Cher a renvoyé le sieur Thébault des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour introduction de bestiaux lui appartenant sur la voie ferrée de Bourges à Gien et dégâts causés à la barrière; — *Ce faisant attendu* qu'il n'est pas contesté que des vaches appartenant au sieur Thébault se sont introduites sur la voie ferrée par un passage à niveau régulièrement ouvert; que de ce fait seul, indépendamment de toute dégradation, constitue une contravention de grande voirie tombant sous l'application de l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 ; qu'enfin il résulte de l'instruction que l'une de ces vaches, en divaguant sur la voie, a brisé un des fils de manœuvre de la barrière du passage à niveau, ce qui a occasionné la rupture de l'un des vantaux de ladite barrière; condamner le sieur Thébault à 16 francs d'amende, à la réparation du dommage évalué à 14 francs et aux frais du procès-verbal;

Vu les observations en défense du sieur Thébault... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par les motifs que la cause première des dégradations a été le mauvais fonctionnement du mécanisme de la barrière; qu'un seul des vantaux des barrières s'est levé au moment du passage du troupeau de vaches lui appartenant et que sa fille qui conduisait ledit troupeau ayant voulu ouvrir le deuxième vantail, celui-ci s'est relevé brusquement et s'est brisé

(*) Rapp. 4 novembre 1887; Ministre des travaux publiques (*Ann.* 1888, p. 324).

par le contre-coup; que le mauvais fonctionnement de la barrière est attesté par les nombreuses plaintes des habitants de la commune de Fussy, par une lettre du maire jointe au dossier et par une délibération du conseil municipal de la commune de Fussy du 11 novembre 1885, émettant le vœu que la barrière à bascule fût remplacée par une barrière roulante; qu'ainsi la responsabilité ne saurait incomber au sieur Thébault;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845, article 2;

Vu la loi du 23 mars 1842;

CONSIDÉRANT qu'il n'est pas établi par l'instruction que, dans les circonstances de l'affaire, les faits relevés par le procès-verbal ci-dessus visé constituent une contravention à l'arrêt du Conseil du Roi du 16 décembre 1759; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture du Cher a renvoyé le sieur Thébault des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

(N° 240)

[27 juillet 1888]

Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Exemption. — (Sieur Parisot.)

Un portier-consigne, rattaché à l'état-major particulier du génie, n'est pas imposable à la taxe des prestations dans la commune de sa résidence.

. . . .

(N° 241)

[27 juillet 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 mai 1836. — (Sieurs Cardoux et Girandier-Bootz.)

Prestations en nature. — Vaches employées à des travaux agricoles. Imposition due. — (Sieur Cardoux, 1re esp.)

Subventions spéciales. — Expertise prétendue tardive. — Dégradations commises en 1881, vérifiées au mois d'octobre

1882 *par les experts qui ont eu à leur disposition les éléments nécessaires pour apprécier les dégradations : régularité.* — (Sieur Girandier-Bootz, 2e esp.)

— *Subvention exagérée, majoration du prix de la main-d'œuvre. Réduction.* (2e esp.).

(1re esp. — *Sieur Cardoux.*)

(Recours contre un arrêté du 6 juillet 1887; Corrèze; prestations; 1887; commune de Sexcles. — Rejet: vu la loi du 21 mai 1836; le sieur Cardoux possédait, au 1er janvier 1887, six vaches employées aux travaux agricoles.)

. . . .

(2e esp. — *Sieur Girandier-Bootz.*)

(Recours contre un arrêté du 22 mai 1885; Aisne; subvention spéciale de 820 francs pour dégradations extraordinaires; 1881; chemin de grande communication n° 18.)

. . . .

(N° 242)

[27 juillet 1888]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Canaux d'assainissement. — Composition irrégulière du syndicat des marais de la Dive et de la Briande. — Taxes. — Décharge. — (Sieurs de la Garde, Giroire et autres.)

Aux termes du décret constitutif, le syndicat est administré par un directeur et vingt membres élus pour quatre ans par les intéressés, ou à défaut, nommés d'office par les préfets et renouvelables par quart chaque année. Le syndicat, composé exclusivement, nonobstant ces dispositions de membres nommés d'office, étant irrégulier n'a pu procéder valablement à la répartition des dépenses entre les membres de l'association. La disposition du décret portant que les membres sortants resteront en fonction jusqu'à leur remplacement, ne s'applique pas au cas de renouvellement intégral. En conséquence il est accordé décharge des taxes de curage imposées aux associés (*).

(*) Voy. dans le même sens 27 janvier 1865, canal de Crillon, p. 118 (*Ann.* 1865, p. 387).

VU LES REQUÊTES des sieurs de la Garde, Giroire et consorts... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 3 juillet 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Vienne a rejeté leur demande en décharge des taxes de curage auxquelles ils ont été imposés, en 1883, sur les rôles du syndicat des marais de la Dive et de la Briande, dans les communes de Martaizé, Arçay, Saint-Cassien, Ouzilly, Mouterre et Moncontour; — *Ce faisant, attendu* que les syndics nommés d'office, en 1871 et 1872, par les préfets de la Vienne et des Deux-Sèvres, à la suite du refus des intéressés de procéder à des élections, devaient être renouvelés chaque année par quart, aux termes de l'article 4, § 1, du décret constitutif dudit syndicat; que leur mandat, dont la durée est fixée à quatre ans par le même article, expirait en 1876; qu'ainsi, la composition du syndicat en 1883 étant irrégulière des taxes ne pouvaient être valablement votées par lui; que le procès-verbal des délibérations n'a pas été signé par tous les membres présents; que l'association n'a pas limité ses travaux au curage des rivières, mais qu'il s'est occupé en outre du desséchement des marais; que, par la faute des syndics, les dépenses ont été excessives et que les sommes réclamées aux requérants sont hors de proportion avec l'intérêt qu'ils ont à l'exécution des travaux;

Vu les observations du ministre de l'agriculture... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par les motifs que, lors du vote des taxes imposées aux requérants, le syndicat était régulièrement constitué; qu'en effet, il comprenait les syndics nommés à l'origine et ceux qui ont été désignés par les préfets de la Vienne et des Deux-Sèvres, en remplacement des membres décédés ou démissionnaires; que l'article 4, § 3, du décret constitutif dispose que les membres sortants resteront en fonctions jusqu'à leur remplacement; que, d'ailleurs, les requérants n'ont jamais demandé à l'administration de faire procéder à de nouvelles élections;

Vu la loi du 14 floréal an XI, et le décret du 24 septembre 1864, constitutif du syndicat des marais de la Dive et de la Briande;

CONSIDÉRANT que les pourvois formés par les sieurs de la Garde et consorts présentent à juger la même question; et que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens :

Considérant qu'en vertu des articles 3 et 4 du décret consti-

tutif du 24 septembre 1864, l'association syndicale des marais de la Dive et de la Briande est administrée par un directeur et vingt membres élus pour quatre ans par les intéressés, ou, à défaut, nommés d'office par les préfets de la Vienne et des Deux-Sèvres; que, toutefois, à la fin des 1re, 2e et 3e années, le quart desdits membres devait être renouvelé par voie de tirage au sort;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le syndicat n'a été définitivement constitué qu'en 1872; qu'en 1873, 1874, 1875, il n'a pas été procédé au renouvellement partiel prescrit par l'article 4 du décret précité et que les pouvoirs des premiers syndics, nommés d'office par arrêtés préfectoraux, ont pris fin en 1876; que, si le § 3 dudit article porte que les membres sortants resteront en fonctions jusqu'à leur remplacement, cette disposition, édictée en vue d'un renouvellement partiel conforme au décret constitutif, ne saurait être étendue au cas où il y a lieu de procéder à un renouvellement intégral; qu'ainsi le syndicat étant irrégulièrement composé, il ne lui appartenait pas de répartir les dépenses entre les membres de l'association; que, par suite et en l'état, les requérants sont fondés à demander décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés, en 1883, sur les rôles des communes de Martaizé, Arçay, Saint-Cassien, Ouzilly, Mouterre et Moncontour... (Arrêté annulé. Décharge.)

De la Garde. Décision semblable sur le recours dirigé contre un arrêté du conseil de préfecture des Deux-Sèvres du 10 juillet 1885.

(N° 243)

[27 juillet 1888]

Travaux publics. — Génie. — Dommages. — Arrêté nommant un tiers expert autre que l'ingénieur en chef, tiers expert de droit : arrêté rapporté; non-lieu à statuer : dépens du pourvoi à la charge du défendeur. — (Sieurs Hallier et Moussard.)

. . . .

(N° 244)

[27 juillet 1888]

Travaux publics. — Communes. — Distribution d'eau. — Ingé-

nieur. — Révocation. — Indemnité. — Honoraires. — (Sieur Laïssac contre ville de Montpellier.)

L'ingénieur auquel le conseil municipal a retiré la direction de travaux communaux, à raison de fautes commises dans l'exécution du projet (défaut de reconnaissance du sous-sol du terrain sur lequel devait être établi un réservoir), n'est pas fondé à demander une indemnité pour sa révocation (*).

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur cette demande (**).

Rédaction d'un projet non suivi d'exécution : honoraires compris dans ceux alloués pour un second projet approuvé et exécuté.

Honoraires d'un projet approuvé et dont l'exécution, commencée par l'auteur, lui a été retirée par le conseil municipal: pas d'honoraires pour les travaux exécutés après la révocation, et pour la rédaction des plans et devis antérieurs à la révocation, honoraires calculés en tenant compte du préjudice causé à la commune par la faute de l'ingénieur, qui n'a pas reconnu la nature du sol.

Vu 1° LA REQUÊTE du sieur Laïssac... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 5 juillet 1883, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté : 1° sa demande en 25.000 francs de dommages-intérêts dirigée contre la ville de Montpellier à raison du retrait non justifié de la direction des travaux entrepris pour la distribution des eaux du Lez; 2° sa demande en paiement d'honoraires dus à raison d'un premier projet de distribution des eaux dans la ville, projet qui n'a pas été suivi d'exécution; — *Ce faisant...* allouer au requérant le bénéfice de ses conclusions de première instance et condamner la ville de Montpellier à tous les dépens, avec intérêts à compter du 20 mars 1883, jour de la demande;

Vu les observations en défense de la ville de Montpellier... tendant au rejet du recours avec dépens;...

Vu 2° la requête du sieur Laïssac... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 2 août 1884, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a réduit à 7.600 francs les honoraires auxquels il avait droit de prétendre à raison de la rédaction d'un projet de distribution d'eau dans la ville de Montpellier

(*-**) Comp. 15 juin 1888, Vandenbulckle (*Ann.* 1889, p. 487).

dont l'exécution a été empêchée par la révocation non justifiée du requérant; — *Ce faisant*... condamner la ville de Montpellier à payer au sieur Laïssac la somme de 38.000 francs à titre d'honoraires avec intérêts du jour de la demande, et à tous les dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu les observations en défense et le recours incident produits au nom de la ville de Montpellier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours du sieur Laïssac, décharger la ville de la condamnation à 7.600 francs d'honoraires prononcée contre elle, condamner l'architecte à payer à la ville de Montpellier une somme de 100.000 francs, avec intérêts tels que de droit;...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 18 juillet 1837;

CONSIDÉRANT que les pourvois ci-dessus visés sont connexes; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour qu'il soit statué par une seule décision;

Sur les conclusions du sieur Laïssac, tendant à l'allocation d'une indemnité de 25.000 francs, à raison du préjudice que lui aurait causé la résiliation non justifiée du contrat qu'il avait passé avec la ville, pour la direction de l'entreprise de la distribution des eaux :

Considérant qu'en admettant que, par sa lettre en date du 19 janvier 1883 adressée au maire de Montpellier, le sieur Laïssac n'ait pas spontanément renoncé à poursuivre l'exécution des travaux dont il avait la direction, et que cette direction lui ait été retirée par le conseil municipal, cette mesure était suffisamment justifiée par les fautes que cet architecte avait commises, et notamment par le défaut de reconnaissance du sous-sol du terrain où devait être établi le réservoir;

Sur les conclusions du sieur Laïssac tendant à l'allocation d'honoraires à raison de la rédaction d'un premier projet de distribution d'eau non suivi d'exécution :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chiffre des honoraires fixés par le préfet à 38.000 francs lors de l'approbation des devis comprenait, dans la commune intention des parties, toutes les rémunérations auxquelles pouvait prétendre le sieur Laïssac, à raison de l'exécution des travaux de distribution d'eau dans la ville de Montpellier;

Sur les conclusions du sieur Laïssac, tendant à l'allocation de la totalité des honoraires auxquels il aurait eu droit s'il avait dirigé l'entreprise jusqu'à son entier achèvement, et sur le recours incident de la ville de Montpellier :

Considérant, d'une part, qu'il ne peut être dû d'honoraires au

sieur Laïssac pour les travaux exécutés depuis le jour où la direction lui a été à bon droit retirée et que, d'autre part, il y a lieu, pour la fixation de ceux auxquels il peut prétendre pour la rédaction des plans et devis, de tenir compte du préjudice éprouvé par la ville de Montpellier à raison de l'augmentation de dépenses résultant pour elle du défaut de reconnaissance du terrain sur lequel le réservoir projeté devait être établi; que l'arrêté attaqué a fait une équitable appréciation tant des honoraires dus au sieur Laïssac que de la réparation à laquelle la ville peut avoir droit en fixant à 7.600 francs le chiffre des honoraires dus au sieur Laïssac et en rejetant le surplus des conclusions de la ville de Montpellier;

Sur les intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Laïssac les intérêts des sommes allouées à compter du 2 août 1884, date de l'arrêté attaqué; que le sieur Laïssac est fondé à soutenir que ces intérêts lui sont dus à partir de la demande, mais qu'il n'établit pas avoir formé cette demande devant le conseil de préfecture le 20 mars 1883 ainsi qu'il l'allègue; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider que les intérêts des sommes allouées au sieur Laïssac courront à partir du jour où il justifiera en avoir fait la demande;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Laïssac a demandé les intérêts des intérêts le 6 août 1885 et le 17 juin 1887; qu'à chacune de ces époques, en admettant même que le sieur Laïssac n'ait pas présenté de demande d'intérêts antérieurement à la date retenue par l'arrêté attaqué, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu, conformément à l'article 1154 du Code civil de faire droit à ces demandes... (Les sommes mises à la charge de la ville de Montpellier porteront intérêt au profit du sieur Laïssac à compter du jour où il justifiera en avoir fait la demande. Intérêts des intérêts alloués à compter des 6 août 1885 et 17 juin 1887. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Laïssac et recours incident de la ville rejetés. Dépens exposés devant le Conseil d'État supportés par le sieur Laïssac, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge de la ville.)

(N° 245)

[27 juillet 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins vicinaux. — Cahier des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (Sieur Quiot.)

Art. 10. — *Travail plus soigné que celui prévu : pas d'indemnité : l'annotation invoquée ne constitue pas un ordre de service.*

Art. 49. — *Intérêts à partir de la demande en justice.*

. . . .

(N° 246)

[27 juillet 1888]

Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables. — Ports. — Dépôt de briquettes. — Ordre d'enlèvement. — Point de départ fixé différemment dans l'arrêté et la notification. — (Sieur Chagnoux.)

Lorsqu'un arrêté préfectoral ordonne à un industriel d'enlever un dépôt fait sur un port dans les quarante-huit heures de sa signification, mais que la signification de l'arrêté indique une date ultérieure comme point de départ du délai, l'enlèvement effectué d'office après l'expiration du délai fixé par l'arrêté, mais avant celui indiqué par la notification, est prématuré et les frais d'enlèvement doivent être laissés à la charge de l'administration (*).

. . . .

(*) L'arrêté du 6 décembre qui portait : « faute par M. Chagnoux d'avoir fait disparaître, dans un délai de 48 heures, *à partir de la notification du présent arrêté*, le dépôt..... il sera pourvu d'office... » fut signifié le *jour même 6 décembre* par l'inspecteur de la navigation; mais la lettre qui transmettait copie de l'arrêté contenait en marge un renvoi paraphé ainsi conçu : « *Délai partant du* 9 *courant*, à 9 heures du matin. » — En fait l'enlèvement d'office a été opéré le 9 décembre dans la matinée.

(N° 247)

[27 juillet 1888]

Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables. — Délimitation. — (Sieur Fouché.)

L'arrêté par lequel le conseil de préfecture a condamné un riverain aux frais du procès-verbal de contravention de voirie, à raison de récolte d'osiers faite sur un atterrissement dépendant du domaine public, n'est pas entaché d'un vice de forme faute d'avoir été précédé d'une vérification contradictoire.

Vérification préalable confiée à un inspecteur général des ponts et chaussées pour reconnaître si cet atterrissement est recouvert par les eaux pendant les crues ordinaires du fleuve coulant à pleins bords sans débordement (*).

VU LA REQUÊTE du sieur Fouché... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 1er juin 1885, par lequel le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire, saisi d'un procès-verbal de contravention dressé contre lui pour récolte d'osiers sur un atterrissement dépendant du domaine public, l'a condamné aux frais du procès-verbal ; — *Ce faisant*, *attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture a considéré l'atterrissement dont s'agit comme faisant partie du lit de la Loire; que si, en l'absence d'arrêté de délimitation, le conseil pouvait rechercher lui-même les limites du lit, il ne pouvait le faire sans ordonner une vérification sérieuse et contradictoire ; qu'en fait le conseil de préfecture a fixé arbitrairement la limite des plus hautes eaux ;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet de la requête, par le motif qu'il est certain que les terrains dont il s'agit sont en contre-bas du lit du fleuve et font partie, dès lors, du domaine public ;

Vu l'ordonnance des eaux et forêts d'août 1669;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

CONSIDÉRANT qu'une vérification préalable et contradictoire n'est prescrite à peine de nullité par aucune disposition de loi ou

(*) Voy. 27 juin 1884, de la Tombelle (*Ann.* 1885, p. 117) ; 28 avril 1882, Fouché (*Ann.* 1883, p. 201).

de règlement; que, dès lors, il n'y a pas lieu d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture comme rendu sur une procédure irrégulière ;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de déclarer dès à présent si les terrains litigieux étaient, à la date du fait relevé à la charge du sieur Fouché, susceptibles d'être recouverts par les plus hautes eaux de la Loire coulant à pleins bords et avant tout débordement et qu'il y a lieu d'ordonner à cet effet une vérification contradictoire... (Il sera procédé avant faire droit, par l'inspecteur général des ponts et chaussées de la circonscription, en présence du sieur Fouché ou de son représentant dûment appelé, à une vérification ayant pour but de reconnaître si les terrains susdits étaient, à la date du fait reproché au sieur Fouché, susceptibles d'être recouverts par les eaux de la Loire coulant à pleins bords avant tout débordement.)

(N° 248)

[3 août 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : loi du 21 *mai* 1836. — (Sieurs André et Châtel, Bouvet, Mahieu, Isabel.)

Viabilité défectueuse par le fait de l'industriel. — Lorsque l'administration n'a pas cessé d'effectuer des travaux sur les chemins vicinaux figurant sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité, la circonstance que les dégradations qu'ils ont subies par suite de transports faits à la fin d'une année n'ont pu être encore réparées au commencement de l'année suivante n'est pas de nature à faire considérer ces chemins comme n'étant pas à cette époque en état de viabilité (André et Châtel, 1re esp.).

Caractère industriel des transports. — L'entrepreneur de transports n'est pas passible de subventions spéciales (Bouvet, 2e esp.).

Le transport des bois de sciage ne peut pas donner lieu au payement de subventions spéciales (Bouvet, 2e esp.)

Expertise. — Un agent voyer d'arrondissement peut être nommé expert de l'administration (André, 1re esp.).

Réclamants non convoqués aux opérations de l'expertise : experts ayant procédés ensemble : régularité (André, 1re esp.).

Expertise prétendue tardive et insuffisante ; rejet : le retard est imputable en partie aux industriels : les experts ont d'ailleurs eu à leur disposition tous les moyens de vérification nécessaires (André, 1re esp.).

Expertises déclarées insuffisantes. Absence d'évaluation directe. — Experts ayant pris pour base de leur évaluation la dépense faite pour l'entretien normal du chemin, et réparti arbitrairement les dépenses présumées extraordinaires entre les industriels qui ont fréquenté ce chemin, sans tenir compte des circonstances des transports ; irrégularité : impossibilité de procéder à une nouvelle expertise : décharge (Isabel, 4e esp.); — *Analogue* (Mahieu, 3e esp.).

Tierce expertise : non obligatoire, les experts, d'accord sur les constatations matérielles, n'étaient en désaccord que sur un point de droit (Mahieu, 3e esp.).

Réclamations. — Conseil d'État. — Pourvoi unique contre deux arrêtés statuant sur des réclamations relatives à des cotes supérieures à 30 francs : recevabilité du recours en ce qui concerne seulement le premier arrêté (André, 1re esp.).

. . . .

(N° 249)

[3 août 1888]

Cours d'eau non navigables. — Marais (Dessèchement de). — Syndicat du canal de Buzay. — Association syndicale. — Associés libérés définitivement au moyen de l'abandon d'une partie de leur propriété. — Désignation du commissaire. — Recours au ministre. — [Sieurs Cormerais, d'Estrées et autres contre sieur de Juigné (Syndicat de Buzay.)]

Dans les associations pour les desséchements de marais, tous les propriétaires des terres comprises dans l'association restent associés sans qu'il y ait lieu de distinguer entre ceux qui contribuent aux dépenses par le versement d'une taxe annuelle, et ceux qui ont acquitté cette obligation en une fois et par avance, par l'abandon du tiers de leurs terrains à l'entreprise. — En

conséquence, lorsque l'acte constitutif de l'association dispose que le plus fort propriétaire de chaque commune sera commissaire, doit être nommé commissaire le plus fort associé bien qu'il ait racheté son obligation par l'abandon d'une partie de sa propriété.

VU LA REQUÊTE des sieurs Cormerais, d'Estrées et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision du 25 février 1886 par laquelle le ministre de l'agriculture a repoussé leur demande tendant à l'annulation de la désignation du sieur de Juigné comme commissaire de la 16e section du syndicat du canal de Buzay, ensemble des délibérations des 4 octobre 1884 et 31 janvier 1885 effectuant cette désignation et nommant le sieur de Juigné président de l'association syndicale, ainsi que de l'approbation qui leur a été donnée par le préfet de la Loire-Inférieure, le 3 avril 1885; — *Ce faisant...* annuler les actes attaqués et condamner les défendeurs aux dépens;

Vu les observations en défense du sieur de Juigné... tendant à ce qu'il plaise au Conseil — rejeter le pourvoi et condamner les requérants aux dépens, par les motifs que les propriétaires de marais qui firent à l'origine abandon du tiers de leurs terres, sont sortis de l'association; que ceux au profit desquels cet abandon a été fait et qui ont été substitués à leurs charges, puisqu'ils paient triple taxe pour les terrains qui leur ont été abandonnés, ont été aussi substitués à leurs droits; que, par suite, la commune de Saint-Lumine, qui a délaissé, au profit de l'entrepreneur de desséchement, le tiers de ses terres, étant sortie de l'association, ne peut faire partie des commissaires choisis pour représenter la 16e section;

Vu l'arrêt du Conseil du roi du 14 février 1713 et les ordonnances de l'intendant de Bretagne du 2 mars suivant et du 29 mai 1767;

Vu l'ordonnance du 28 septembre 1830;

Vu les lois du 14 floréal an XI et du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT qu'il résulte des dispositions de l'arrêt du Conseil du roi du 14 février 1713, des ordonnances de l'intendant de Bretagne des 2 mars 1713 et 29 mai 1767, et de l'article 1 de l'ordonnance du 28 septembre 1830, que la Société du canal de Buzay comprend tous les propriétaires de marais situés autour du lac de Grandlieu et des rivières voisines; qu'il n'y a pas à distinguer entre ceux qui contribuent aux dépenses par le versement d'une taxe annuelle et ceux qui ont acquitté cette obligation en une

fois et par avance, conformément aux dispositions de l'arrêt du Conseil du Roi du 14 février 1713 par l'abandon d'un tiers de leurs terrains au profit de l'entrepreneur de desséchement, lequel a pris, moyennant ce délaissement, l'engagement de payer les taxes en leur lieu et place; qu'ainsi et bien que la commune de Saint-Lumine ait profité à l'origine de cette faculté, qui lui était laissée, d'acquitter sa part contributive en nature, on ne saurait soutenir que, par ce fait, elle n'est pas entrée dans l'association ou qu'elle a cessé de faire partie des propriétaires intéressés au desséchement;

Considérant qu'aux termes de l'article 5 de l'ordonnance du 28 septembre 1830, le plus fort propriétaire de marais de chaque section est de droit l'un des commissaires; que, dans la 16e section, la commune de Saint-Lumine est le plus fort propriétaire de marais; qu'ainsi, c'est à tort que le sieur de Juigné a été désigné en cette qualité comme commissaire de ladite section à l'assemblée générale et élu ensuite président du syndicat. (Décision du ministre annulée ainsi que les délibérations de l'assemblée générale des commissaires du 4 octobre 1884 et 31 janvier 1885 en tant qu'elles ont validé la désignation du sieur de Juigné comme commissaire de la 16e section de l'association du canal de Buzay et nommé ledit sieur de Juigné président de l'association syndicale. Dépens exposés par les requérants supportés par le sieur de Juigné.)

(N° 250)

[3 août 1888]

Travaux publics. — Dettes de l'État. — Dommages. — Occupation temporaire. — Compétence. — (Ministre de la guerre contre sieur Béraud.)

Le conseil de préfecture ou le ministre de la guerre ne sont pas compétents pour connaître de la demande formée par un propriétaire contre l'État, à raison de dommages causés par l'occupation temporaire de ses terrains, en exécution des ordres du génie militaire, pour l'installation d'un camp. — Il ne s'agissait pas, dans l'espèce, de l'occupation pour travaux publics, il s'agit d'un quasi-contrat. La compétence est judiciaire.

. . . .

(N° 251)

[3 août 1888]

Voirie (grande). — Chemin de fer. — Contravention. — Introduction d'animaux sur la voie. — (Ministre des travaux publics contre sieur Beauvais.)

L'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759, qui fait défense de laisser répandre les bestiaux sur les bords des grands chemins plantés..., s'applique aux dépendances de la voie ferrée. — En conséquence, il y a contravention dans le fait d'avoir laissé s'introduire des chevaux sur la voie ferrée, malgré une clôture continue et en bon état, alors même qu'il n'y a aucune dégradation (*).

Vu le recours du ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 7 décembre 1887, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a renvoyé le sieur Beauvais des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir laissé quatre chevaux lui appartenant s'introduire sur la voie du chemin de fer de Flamboin à Montereau; — *Ce faisant*... condamner le sieur Beauvais à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal;

Vu les observations en défense présentées par le sieur Beauvais... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par les motifs que la clôture du chemin de fer était insuffisante pour arrêter les chevaux; qu'il avait établi une double barrière et que les chevaux n'ont pu pénétrer sur la voie qu'en forçant cette barrière et en passant à travers les brèches de la haie de clôture;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845, art. 2;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Considérant que, pour renvoyer le sieur Beauvais des fins du procès-verbal, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 ne serait pas applicable aux bêtes de somme ou de trait, et sur ce qu'aucune dégradation n'aurait été causée à la voie ferrée;

(*) Voy. en sens contraire les observations en note de l'arrêt, 3 décembre 1886 (Ministre des travaux publics). (*Ann.* 1887, p. 542.)

Considérant que l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 fait défense de laisser répandre les bestiaux sur les bords des grands chemins plantés soit d'arbres, soit de haies d'épines ou autres, et que les contraventions sont punies d'une amende de 100 livres, alors même qu'elles n'auraient donné lieu à aucune dégradation; que l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 déclare applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes et d'interdire sur toute leur étendue le passage des bestiaux;

Considérant qu'il est constaté par le procès-verbal ci-dessus visé qu'à la date du 18 octobre 1887, quatre chevaux appartenant au sieur Beauvais se sont introduits sur la voie ferrée de Flamboin à Montereau; qu'il résulte de l'instruction que la clôture du chemin de fer n'était pas discontinue; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Beauvais des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Considérant qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de réduire l'amende à 16 francs... (Arrêté annulé. Condamnation du sieur Beauvais à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 252)

[8 août 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Gros.)

Dégradations n'ayant pas le caractère extraordinaire : 11 fr. pour des transports de bois effectués sur une longueur de chemin de 9 kilomètres. Décharge.

Nomination d'office de l'expert du réclamant, faute par celui-ci, malgré une mise en demeure, d'en avoir désigné un en remplacement du premier, qui s'était refusé à déposer son rapport. Régularité.

. . . .

PERSONNEL

(N° 253)

Juillet 1889.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 6 juillet 1889. — **M. Olry de Labry**, Inspecteur Général honoraire, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Grand Chancelier).

Décret du 13 juillet. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

Au grade d'Officier :

M. Partiot, Inspecteur Général de 2ᵉ classe.

Au grade de Chevalier :

MM. Crosnier (Ernest), Ingénieur en Chef de 2ᵉ classe.
Gotteland, **Monestier**, **Debray**, **Monmerqué**, Ingénieurs ordinaires de 1ʳᵉ classe
Marchat, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe.
Florent (Vincent), Sous-Ingénieur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3ᵉ classe, pour prendre rang, à dater du 1ᵉʳ juillet 1889, les Élèves-Ingénieurs de 1ʳᵉ classe hors de concours dont les noms suivent :

MM. Dubois (Paul).
Boulle.
Guibert (Aristide).
Dagallier.
Perrier (Louis).
Godard.
David.
Picard (François).
Caboche.

MM. Pigeaud.
Noirot.
Boisnier.
Mahieu.
Maillet (Edmond).
Auric.
Comte.
Desbos.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 10 *juillet*. — M. **Fournié** (Victor), Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de Seine-et-Oise et d'un service de construction de chemins de fer, est mis à la disposition de M. le Président du Conseil, Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, pour être chargé de l'Inspection Générale des Travaux publics des Colonies.

M. **Fournié** est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Bouvier**, nommé Inspecteur Général de 2e classe à dater du 22 juin, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour remplir les fonctions d'Inspecteur Général de l'Hydraulique agricole, en remplacement de M. **Rousseau**, appelé à un autre service.

M. **Bouvier** est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ.

Arrêté du 3 *juillet*. — Un congé de six mois sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Cottreau**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Vannes.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 25 *juin*. — M. **Descubes-Desgueraines** (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Mâcon, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire et à divers services de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à la résidence de Nancy.

Arrêté du 28 *juin*. — M. **Bonhomme** (Paul), Conducteur de

1[re] classe, faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur-Directeur de la Société des engrais chimiques de Rialpanier (Vaucluse).

Arrêté du 8 *juillet.* — **M. Weiss**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1[re] classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à Nancy.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Clerc (Emile), Ingénieur en Chef de 2[e] classe.	11 juin 1889
M. Renoust des Orgeries, Inspecteur Général de 2[e] classe.	1[er] oct. 1889

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 20 *juin.* — L'emploi d'Ingénieur ordinaire précédemment occupé par **M. Hivonnait**, à la résidence de Toulouse, est supprimé.

Les lignes de Montauban à Castres — section de Saint-Sulpice à Montauban et de Castelsarrazin à Beaumont, précédemment confiées à M. Hivonnait, sont rattachées au 2[e] arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Courtois** (**M. Séjourné**, Ingénieur ordinaire de 1[re] classe à Toulouse).

Par suite, le service de chemins de fer de M. Courtois ne comprendra plus qu'un arrondissement d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 21 *juin.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Neufchâteau à Barisey-la-Côte (réseau de l'Est) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien :*

M. Holtz, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
3[e] Arrondissement d'Ingénieur ordinaire :
(**M. Monet**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nancy.)

II. *Contrôle de l'exploitation technique :*

M. Nivoit, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
3[e] Arrondissement d'Ingénieur ordinaire :
(**M. Cousin**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Nancy.)

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale :*

M. **Demay**, Inspecteur principal à Paris.

2e Circonscription d'Inspecteur particulier :

(M. **N...**, Inspecteur particulier à Paris. Provisoirement et jusqu'à la désignation du titulaire de la 2e circonscription, M. **Jassada**, Inspecteur particulier à Nancy, chargé de la 3e circonscription.)

IV. *Surveillance administrative :*

Commissariat de Neufchâteau.

(MM. **Sibille** et **Rose**, commissaires à Neufchâteau.)

Arrêté du 27 *juin.* — Les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent, disponibles, reçoivent les destinations ci-après :

M. **Aroles** (Jules) est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bayonne et attaché au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 4e section, en remplacement de M. **Moissenet**, appelé à un autre service.

M. **Hermann** est chargé de l'arrondissement de l'Est (Thiers) du service ordinaire du département du Puy-de-Dôme et du 2e arrondissement du service de la navigation de l'Allier, en remplacement de M. **Lepère**, précédemment admis à la retraite.

Arrêté du 29 *juin.* — Les lignes de Mortain — embranchement — à Domfront et de Fougères à Saint-Hilaire-du-Harcouët sont rattachées :

La première, au 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Perrin** (M. **Chéguillaume**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Alençon);

La seconde, au 3e arrondissement du même service (M. **Locherer**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Mayenne).

Idem. — I. Sont déclarés hors de concours les dix-sept Élèves-Ingénieurs de 1re classe ci-après désignés :

MM. **Dubois** (Paul).
Boulle.
Guibert (Aristide).
Dagallier.
Perrier (Louis).
Godard.
David.
Picard (François).
Caboche.

MM. **Pigeaud.**
Noirot.
Boisnier.
Mahieu.
Maillet (Edmond).
Auric.
Comte.
Desbos.

II. Sont admis à la 1re classe les onze Elèves-Ingénieurs de 2e classe :

MM. **Godron.**
Javary.
Caldaguès.
Cordier.
Château.
Viallefond.
MM. **Mascart.**
Constantin.
Van-Blarenberghe.
Maillet (Georges).
Pendariès.

III. Sont admis à la 2e classe les huit Élèves-Ingénieurs de 3e classe :

MM. **Collot.**
Martin (Henri).
Michaux.
Prince.
MM. **Regnoul.**
Théry.
Pellé (Charles).
Courbaud.

Arrêté du 1er juillet. — M. **Wiart**, Ingénieur ordinaire de 3e classe disponible, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Confolens, en remplacement de M. **Levesque**, appelé à un autre service.

Arrêté du 3 juillet. — M. **Margerid**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des divers profils de jetée qui ont été projetés ou appliqués dans les ports de l'Algérie.

Arrêté du 5 juillet. — M. **Leblanc**, Inspecteur Général de 1re classe, Président de la 2e section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, remplira les mêmes fonctions dans la 1re section, en remplacement de M. **Mazoyer-Lagrange**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Buffet** (Aimé), Inspecteur Général de 1re classe, Membre de la 2e section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, remplira les fonctions de Président de la même section, en remplacement de M. **Leblanc**.

Idem. — M. **Menche de Loisne**, nommé Inspecteur Général de 1re classe à dater du 22 juin 1889, siégera dans la 2e section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Buffet**.

Arrêté du 8 juillet. — Le service de la construction du chemin de fer de Montauban à Castres — section de Montauban à Saint-Sulpice (M. **Courtois**, Ingénieur en Chef) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

Arrêté du 10 juillet. — M. **Doniol**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées de 2e classe, actuellement chargé du 16e arrondissement d'Inspection, est chargé de la direction du Contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans, en remplacement de M. **Menche de Loisne**, promu au grade d'Inspecteur Général de 1re classe.

M. **Menche de Loisne** restera, d'ailleurs, chargé de la liquidation des diverses affaires engagées sous sa direction dans le service du Contrôle du réseau d'Orléans.

Idem. — M. **Rousseau**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées de 2e classe, actuellement détaché au service du Ministère de l'Agriculture, est chargé du 16e arrondissement d'Inspection, en remplacement de M. Doniol, appelé à un autre service.

M. Doniol restera chargé d'ailleurs de présenter les comptes d'inspection et les propositions concernant le 16e arrondissement pour l'année 1889.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire précédemment occupé par M. Alby à la résidence du Puy, est supprimé.

L'arrondissement administratif du Puy, actuellement réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire (le Puy-Est, le Puy-Ouest) ne formera plus qu'un seul arrondissement.

L'arrondissement ainsi réorganisé est confié à M. **Lefebvre** (Alexandre), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé de l'arrondissement du Puy-Est.

Arrêté du 13 juillet. — M. **Du Boys** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Cantal est chargé du service ordinaire du département de la Haute-Savoie et du service des chemins de fer de :

> Thonon à Saint-Gingolph;
> Annemasse et Bosset-Veyrier à la frontière suisse;
> La Roche à Cluses;
> Cluses à Saint-Gervais et à Chamonix;

en remplacement de M. Kossorowicz, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Marion** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Pontoise, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Belgique vers Paris et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Fournié, est chargé du service ordinaire du département du Cantal, en remplacement de M. Du Boys.

M. Marion remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 13 juillet. — M. d'Ocagne, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département de la Marine, est attaché, à la résidence de Pontoise, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. Marion :

1° Service ordinaire du département de Seine-et-Oise — arrondissement du Nord;

2° Navigation entre la Belgique et Paris — 5e arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Fournié — 4e arrondissement — ligne d'Épinay à Luzarches.

Arrêté du 16 juillet. — M. Laureaux (Bernard), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Verdun, disponible par suite de la réorganisation de la voirie départementale de la Meuse, est chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement du Sud du service du canal du Rhône au Rhin, en remplacement de M. Schœndœrffer mis en service détaché.

M. Laureaux continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — Le 2e arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (Travaux neufs et entretien) actuellement confié à M. Schœndœrffer, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Besançon, est rattaché aux attributions de M. Galliot, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Dijon.

Décision du 22 juillet. — M. Guillemain, Inspecteur Général de 1re classe, Directeur de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, est relevé, sur sa demande, de ses fonctions de Professeur du cours de Navigation intérieure.

Arrêté du 22 juillet. — Un service de Contrôle est créé pour les travaux du chemin de fer de Bricon au raccordement direct de Chaumont, concédé à la Compagnie de l'Est par la loi du 20 juin 1889.

Ce service est rattaché aux attributions de M. Holtz, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

Idem. — Le service du Contrôle de l'exploitation des sections de lignes de :

1° Cazoulès à Souillac (ligne de Montauban à Brive);

2° Souillac à Saint-Denis, moins la gare de Saint-Denis (ligne de Saint-Denis près Martel au Buisson), est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien :*

MM. **d'Ussel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Mouret, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Brive (provisoirement).

II. *Contrôle de l'exploitation technique :*

MM. **Vicaire**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Boutiron, Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale :*

MM. **Jardon** et **Bochet**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Guénée, Inspecteur particulier, à Bordeaux.

IV. *Surveillance administrative :*

Commissariat de Brive.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 13 juillet 1889. — M. **Rosier** (Louis), Conducteur de 2e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

15 *juin*. — M. **Duvent** (Théodore), Commis, Concours de 1884-n° 171, mis à la disposition du Gouvernement ottoman, pour la construction de canaux destinés à protéger la province de Bagdad contre les inondations du Tigre et de l'Euphrate.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

21 *juin*. — M. **Lachaise-Nanteuil** (Constantin), Concours de 1882-n° 133, Gironde, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

1er *juillet*. — M. **Pernet** (Etienne), Concours de 1881-n° 371, Nièvre, service ordinaire.

5 *juillet*. — M. **Hanzo** (Charles), Commis, Concours de 1881-n° 508, Marne, service ordinaire.

11 *juillet*. — M. **Gauthier** (Emile), Commis, Concours de 1882-n° 476, service municipal de la ville de Toulon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

10 *juillet*. — M. **Galinier** (Victor), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable pour s'occuper de la rédaction et de l'exécution du projet de distribution d'eau de diverses villes du département de la Haute-Garonne, et actuellement chargé, en qualité d'Ingénieur, de la Direction des travaux municipaux de la ville de Toulouse, est placé, sur sa demande, dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

8 *juin*. — Une prolongation de congé de six mois sans traitement est accordée à M **Gérandal** (Charles), Conducteur de 4e classe, pour rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.

12 *juillet*. — M. **Labatut** (Camille), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la ville de Tizi-Ouzou, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

16 *juillet*. — Un congé d'un an sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Fourrat** (Léon), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle.

17 *juillet*. — M. **Léotardi** (Auguste), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles jusqu'au 15 juillet 1889, est maintenu, sur sa demande, dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

19 *juillet*. — M. **Clamont** (Marius), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles jusqu'au 30 juin 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

26 *juin*. — M. **Pestre** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, est mis, sur sa

demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille qui est chargée des études et travaux du chemin de fer de San-Cristobal à Tucuman (République Argentine).

5 *juillet*. — M. **Dupont** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la ville d'Épernay.

11 *juillet*. — M. **Ibarcq-Bourdette** (Pierre), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester chargé de divers travaux municipaux dans les communes de l'arrondissement d'Orthez (Basses-Pyrénées).

16 *juillet*. — M. **Bonnehon** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Société Brésilienne de phosphate de chaux, dont le siège est à Pernambuco.

6° DISPONIBILITÉS.

25 *juin*. — M. **Simon** (Jules), conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Laon à Liart, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

11 *juillet*. — M. **Mende** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Constantine, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

19 *juillet*. — M. **Pouzergues** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période de six mois.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Dupré** (Emile), Conducteur de 2e classe, Eure, service de la navigation de la Seine (3e Section, 2e Division)	1er juill. 1889
M. **Cordier** (Célestin), Conducteur de 2e classe, en congé illimité	16 août 1889

M. **Raulin** (Ferdinand), Conducteur de 4e classe, en congé illimité . . . . 22 août 1889

M. **Robert** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Isère, service ordinaire . . . . 22 sept. 1889

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Guérin** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe, Sarthe, service ordinaire. . . . . 2 mai 1889

M. **Bossnat** (Armand), Conducteur de 1re classe, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne. . . . . 16 mai 1889

9° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *juin*. — M. **Moreau** (André), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable à la résidence d'Angers, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Aisne, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Laon à Liart.

26 *juin*. — M. **Laborde** (Pierre), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

10 *juillet*. — M. **Ferry** (Léonce), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Allier, au service de la navigation de l'Allier et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service de la navigation de l'Allier.

Idem. — M. **Gardette** (François), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service de la navigation de l'Allier, passe dans le département de l'Allier, même service.

Idem. — M. **Minguier** (Louis), Conducteur de 3e classe, ancien Elève externe diplômé de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, est attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

11 *juillet*. — M. **Weber** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département d'Oran, passe dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Constantine.

Idem. — M. **Chaumette** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études

et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, passe au service ordinaire du département d'Oran.

11 *juillet.* — M. **Laverge** (Benjamin), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département du Nord, passe dans le département de la Seine, au service central des Phares et Balises.

Idem. — M. **Sanglé** (Eugène), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, passe dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

12 *juillet.* — M. **Floret** (Achille), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe dans le département de la Gironde, même service.

17 *juillet.* — M. **Taravant** (Louis), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle.

Idem. — M. **Mignan** (Arsène), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Manche, au service des études et travaux du chemin de fer de Fougères à Vire, passe au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Mortain-embranchement à Domfront et de Fougères à Saint-Hilaire-du-Harcouët, même département.

Idem. — M. **Leher** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Laon à Liart, même département.

19 *juillet.* — M. **Moreau** (André), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Laon à Liart, passe au service ordinaire du même département.

23 *juillet.* — M. **Dutilh** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac, à Saint-Denis, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

L'Éditeur-gérant : Dunod.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 254)

[8 août 1888]

Cours d'eau non navigables. — (Sieur Leclercq.)

Recours au ministre contre l'arrêté de curage : pas de sursis sur la demande en décharge. — Le conseil de préfecture, saisi d'une demande en décharge d'une taxe de curage, n'est pas tenu de surseoir jusqu'à ce que le ministre de l'agriculture ait statué sur le recours formé contre l'arrêté préfectoral qui a ordonné le curage.—Le conseil de préfecture est compétent pour apprécier la régularité des actes administratifs qui ont prescrit le curage (1re esp.).

Un canal construit de main d'homme, appartenant à un usinier, qui dérive les eaux d'une rivière et les déverse dans un fleuve, a le caractère de cours d'eau au curage duquel la loi du 14 floréal an XI a eu pour objet de pourvoir (*). — *En conséquence, le conseil de préfecture peut statuer sur la demande en décharge sans renvoi préalable à l'autorité judiciaire de la question de propriété du cours d'eau* (1re esp.).

Anciens usages. — *Frais de curage des cours d'eau, mis à la charge des usiniers, jusqu'à 100 mètres au-dessus du point où se fait sentir le refoulement de l'usine. Application des anciens usages. Régularité* (1re esp.).

La disposition d'une ordonnance aux termes de laquelle la commission syndicale sera chargée de préparer la répartition entre les propriétaires et les usiniers, eu égard à l'intérêt de chacun d'eux, *des charges résultant des opérations du curage, n'a pas eu pour objet de modifier les anciens usages* (1re esp.).

(*) Rapp. 18 avril 1860, Chauveau (*Ann.* 1860, p. 645); 24 novembre 1876, Villedary (*Ann.* 1878, p. 1606); 3 avril 1877, Leblanc, p. 797 (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*).

Lorsque pour statuer sur une demande en décharge, le conseil de préfecture a, sur la demande du réclamant, ordonné une expertise sur la question de savoir si les travaux ont été régulièrement exécutés, le contribuable n'est pas recevable à demander dès à présent au Conseil d'État de statuer sur cette question (1re esp.).

Recours pour excès de pouvoirs. — Délai. Non-recevabilité du recours formé, contre un arrêté ordonnant le curage, plus de trois mois après son exécution (2e esp.).

. . . .

(N° 255)

[8 août 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Annonces judiciaires; insertions d'actes relatifs à la même procédure dans des journaux différents. — Recours contentieux. — Qualité pour se pourvoir. — (Sieur Lamiot, imprimeur-directeur du *Journal de Céret.*)

Le préfet, après avoir fait insérer dans un journal l'arrêté désignant les territoires traversés par une ligne de chemin de fer, en projet, peut-il faire insérer dans un autre journal l'arrêté de cessibilité, sans violer la loi du 3 *mai* 1841, *ni le décret du* 28 *décembre* 1870*?* — Non résolu.

Le directeur du journal auquel la première insertion a été donnée n'est pas recevable à demander au Conseil d'État l'annulation de l'arrêté préfectoral qui confie à un autre journal les insertions suivantes. — La décision attaquée n'a lésé aucun droit qui lui fût acquis.

. . . .

(N° 256)

[8 août 1888]

Marais (desséchement des).— Taxes.— Routes départementales.— Chemins vicinaux et ruraux.—(Syndicat des vidanges d'Arles.)

Les routes départementales et les chemins vicinaux ou ru-

raux compris dans le périmètre d'un syndicat de desséchement de marais sont imposables aux taxes d'entretien comme les propriétés privées. — L'exemption prévue par la loi du 3 frimaire an VII ne s'applique qu'à la contribution foncière (*).

Réclamation contre la décision de la commission de classement. — Assimilation aux contributions directes. Pas de dépens.

VU LA REQUÊTE du syndicat des vidanges d'Arles et le mémoire ampliatif à l'appui... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 juillet 1885, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a rejeté la réclamation dudit syndicat contre des décisions de la commission spéciale instituée, par application du décret constitutif du syndicat, pour déterminer les bases de la répartition des dépenses entre les intéressés; décisions par lesquelles la commission spéciale a refusé de cotiser les routes départementales et les chemins vicinaux ou ruraux compris dans le périmètre du syndicat...; ordonner le classement dans le cadastre du syndicat des vidanges d'Arles des terrains occupés par les routes départementales, les chemins vicinaux ou ruraux situés dans le périmètre dudit syndicat, à raison de la surface qu'ils occupent et suivant les degrés des terres qui les bordent; condamner le département des Bouches-du-Rhône et la ville d'Arles aux dépens;

Vu les observations du ministre de l'agriculture... tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué et au renvoi des parties devant une commission spéciale;

Vu les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807;

Vu le décret du 31 juillet 1851;

Vu les lois des 21 juin 1865 et 21 avril 1832;

CONSIDÉRANT que l'exemption d'impôt établie par la loi du 3 frimaire an VII en faveur des routes est spéciale à la contribution foncière et ne peut être étendue aux taxes que les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807 ont autorisé à établir pour l'acquittement de la dépense des travaux de desséchement sur les propriétés protégées par lesdits travaux, qu'il résulte de l'instruction que les travaux du syndicat d'Arles ont eu pour effet de protéger plusieurs des routes départementales des Bouches-du-Rhône et des chemins vicinaux ou ruraux de la ville d'Arles;

(*) Voy. 23 janvier 1885, commune de Sémussac (*Ann.* 1885, p. 596); (chemin vicinal ordinaire); — 11 mai 1854, département du Gard (*Ann.* 1854 p. 625) (routes départementales).

que, dès lors, c'est à tort que la commission spéciale, instituée par application du décret du 31 juillet 1851, constitutif du syndicat pour déterminer les bases de la répartition des dépenses entre les intéressés, et le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône ont décidé que lesdites routes et lesdits chemins ne devaient pas être cotisés;

Considérant qu'il appartient à la juridiction saisie de réclamations contre les décisions des commissions syndicales relatives au classement des terrains compris dans le périmètre des syndicats, de déterminer les bases d'après lesquelles doivent être cotisées les parcelles dont l'imposition est contestée; que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement en ce qui concerne les routes et les chemins compris dans le périmètre du syndicat des vidanges d'Arles, et qu'il sera fait une exacte appréciation de l'intérêt que présentaient pour ces voies de communication les travaux dudit syndicat, en décidant que lesdites voies seront cotisées à proportion des surfaces qu'elles occupent et suivant le degré des terres qui les bordent;

En ce qui concerne les conclusions du syndicat à fins de dépens :

Considérant qu'aux termes des articles 15 et 16 de la loi du 21 juin 1865 et 30 de la loi du 21 avril 1832 le recours pouvait être introduit sans frais; qu'ainsi il n'y a lieu de prononcer aucune condamnation aux dépens... (Arrêté annulé. Les routes départementales, ainsi que les chemins vicinaux ou ruraux de la ville d'Arles, compris dans le périmètre du syndicat des vidanges d'Arles, seront cotisés à proportion des surfaces qu'ils occupent et suivant le degré des terres qui les bordent. Les conclusions du syndicat à fins de dépens sont rejetées.)

(N° 257)

[8 août 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Demande en récusation du tiers expert rejetée comme reposant sur des faits qui n'étaient pas de nature à la justifier. — (Ville de Foix contre sieur Langlade.)

Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté ne mentionnant pas qu'il a été rendu en séance publique. Annulation en la forme; évocation.

. . . .

(N° 258)

[8 août 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Ports maritimes. — Quais. — (Sieur Perdriel pour les sieurs Hallet et Bord.)

Sujétion. — Implantation d'un mur de quai à 22 centimètres au-dessous du point fixé au cahier des charges et aux dessins d'exécution; frais de main-d'œuvre plus considérables; augmentation de la durée des travaux; renvoi à l'expertise pour déterminer si une indemnité est due et quel en est le montant; non-lieu à indemnité de ce chef pour privation de bénéfices.

Carrière indiquée au devis comme devant fournir des pavés; non-lieu à indemnité à raison de ce que l'entrepreneur aurait été obligé de chercher une autre carrière pour y puiser des enrochements et des pierres cassées. Indemnité suffisante accordée par le ministre à raison de l'impossibilité d'en tirer des pavés.

. . . .

(N° 259)

[8 août 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Fleuves et rivières navigables. — Surélévation d'un barrage. — Inondation des propriétés riveraines. — (Ministre des travaux publics contre sieur Dô.)

Dans le calcul de l'indemnité due aux riverains d'un fleuve, dont la propriété se trouve exposée aux inondations par suite de la surélévation du plan d'eau du barrage, on ne doit pas faire entrer en ligne de compte les dépenses du remblaiement destiné à protéger la propriété contre les inondations. — Appréciation de l'indemnité due en tenant compte de la valeur vénale des terrains submergés, ou rendus plus humides, de la perte ou de la dégradation des plantations.

. . . .

(N° 260)

[8 août 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Établissement d'une fontaine sur la voie publique, près d'une propriété particulière. — Privation de jour et d'accès. — Indemnité. — (Sieur Bourqueney contre commune de Varogne.)

L'établissement d'une fontaine publique, d'un lavoir et d'un abreuvoir au-devant d'un terrain riverain d'un chemin vicinal ordinaire dans la traverse d'un village ayant privé le requérant de ses droits de vue et d'accès, une indemnité lui est due.

Frais d'expertise à la charge de la commune qui n'a pas fait d'offres.

Procédure. Conseil de préfecture. Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil sans que sa présence soit justifiée par les circonstances prévues dans l'arrêté consulaire du 19 *fructidor an IX. Arrêté annulé pour vice de forme.*

. . . .

(N° 261)

[8 août 1888]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Introduction d'animaux sur la voie ferrée. — (Ministre des travaux publics contre sieur Chillon.)

Celui qui laisse des animaux s'introduire sur la voie ferrée dont la clôture, conforme au mode admis par l'administration supérieure, n'a pas cessé d'être continue et en bon état, commet une contravention prévue par l'arrêt du conseil du 16 *décembre* 1759, *et doit être condamné à l'amende et à la réparation des dégâts.*

. . . .

(N° 262)

[26 octobre 1888]

Algérie. — Cours d'eau. — Force motrice diminuée par suite d'une prise d'eau pour l'alimentation d'une ville. — Dommages. — Indemnité fixée à une somme annuelle sensiblement inférieure à la réduction de loyer du moulin résultant des travaux exécutés par la ville : non-lieu à réduction de cette indemnité. — (Ville d'Oran contre sieurs Amy et Huchard.)

VU LA REQUÊTE de la ville d'Oran... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 5 mai 1884, par lequel le conseil de préfecture d'Oran a condamné la ville requérante à payer aux sieurs Amy et Huchard, pour diminution de la force motrice d'un moulin qu'ils possèdent sur l'Oued-Raz-el-Aïn, une indemnité de 49.949f,08 afférente au préjudice éprouvé, du 29 mai 1877 au 5 mai 1884 et calculée à raison de 7.200f,40 par an, avec intérêts à l'expiration de chaque année pour chaque annuité, et a mis à sa charge les frais d'expertise; — *Ce faisant*... rejeter la réclamation des sieurs Amy et Huchard, et, pour le cas où il serait reconnu qu'une indemnité leur est due, réduire celle-ci à un chiffre de beaucoup inférieur à celui qui a été fixé par l'arrêté attaqué; mettre les frais d'expertise à la charge des sieurs Amy et Huchard;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Amy et Huchard... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Vu l'article 1154 du Code civil;

CONSIDÉRANT que pour déterminer l'importance du préjudice éprouvé par les sieurs Amy et Huchard, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le volume d'eau arrivant au moulin avant les travaux exécutés par la ville d'Oran, était de 2.916 mètres cubes par journée de dix-huit heures et avait été réduit, à la suite de ces travaux, à 1.490 mètres cubes;

Considérant que la ville d'Oran conteste, d'une part, que les sieurs Amy et Huchard eussent droit à un volume d'eau de 2.916 mètres cubes; d'autre part et subsidiairement, l'appréciation faite par le conseil de préfecture du préjudice par eux éprouvé;

Sur le premier point :

Considérant que la ville requérante soutient que le volume d'eau de 2.916 mètres cubes, que recevait le moulin en 1862, ne peut être pris pour base du calcul de l'indemnité, attendu qu'aux termes d'un jugement du tribunal d'Oran, du 26 mai 1879, confirmé par la Cour d'appel d'Alger, le 17 février 1881, les sieurs Amy et Huchard ont seulement droit à une chute d'eau égale à celle que possédait leur établissement au moment de la conquête, c'est-à-dire en 1831; que les experts n'ont pas cherché à déterminer l'état du moulin à cette époque; qu'en admettant que cette constatation ne puisse être faite aujourd'hui directement, il est certain que le volume d'eau que recevait alors le moulin était très inférieur, non seulement à celui de 1862, mais même à celui dont il dispose actuellement; que cela résulte notamment d'un procès-verbal dressé le 5 janvier 1833, par une commission chargée de reconnaître l'état des moulins situés sur la ruisseau de Raz-el-Aïn et qui constate que le moulin litigieux, qui appartenait aux filles du bey d'Oran, n'est alimenté que par les eaux venant sur la rive droite du ruisseau, par intervalles et en petite quantité, et du fait que ce moulin n'a été vendu, en 1834, que pour le prix infime de 1.082 francs; d'où la ville d'Oran conclut que les sieurs Amy et Huchard n'ont été privés, par son fait, d'aucune partie du volume d'eau auquel ils avaient été reconnus avoir droit et qu'ainsi elle ne leur doit aucune indemnité;

Mais considérant, d'une part, qu'il résulte des rapports d'expertise que les experts ne se sont pas bornés à vérifier le volume d'eau que recevait le moulin en 1862; qu'ils ont constaté que les travaux exécutés par les sieurs Amy et Huchard n'avaient pas eu pour conséquence une augmentation de la quantité d'eau qui était fournie antérieurement au moulin arabe; d'autre part, que les énonciations du procès-verbal du 5 janvier 1833, dont se prévaut la ville d'Oran, avaient trait, non au moulin litigieux, mais à un autre moulin situé sur le même ruisseau; qu'enfin la modicité du prix de vente du moulin en 1834 s'explique par le fait que ce moulin était frappé d'un séquestre dont la main-levée était incertaine et n'a été obtenue qu'en 1843, et non par l'insuffisance du débit du ruisseau; qu'il est certain au contraire que le moulin avait une alimentation suffisante, puisque l'administration, qui en percevait les produits en vertu du séquestre, l'avait loué dès 1832 et en obtenait, en 1837, par voie d'adjudication, un prix de location annuel de 9.600 francs; que, de tout ce qui précède, il résulte que la ville d'Oran n'est pas fondée à

soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer aux sieurs Amy et Huchard une indemnité;

Sur le second point :

Considérant que l'indemnité allouée par le conseil de préfecture représente une somme annuelle sensiblement inférieure à la réduction subie par le loyer du moulin à la suite des travaux exécutés par la ville d'Oran; que, dès lors, ladite ville n'est pas fondée à soutenir que le conseil de préfecture a fait une appréciation exagérée du préjudice éprouvé par les sieurs Amy et Huchard;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Amy et Huchard ont demandé les intérêts des intérêts le 10 juin 1885 et le 17 juillet 1888; qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit aux demandes précitées... (Rejet. Les intérêts dus aux sieurs Amy et Huchard seront capitalisés au 10 juin 1885 et au 17 juillet 1888. Dépens à la charge de la ville d'Oran.)

(N° 263)

[26 octobre 1888]

Bac communal. — Difficultés entre la commune et le passeur. — Compétence judiciaire. — (Commune de Miribel.)

La juridiction administrative n'est pas compétente pour connaître des difficultés soulevées entre une commune et l'adjudicataire du service d'un bac à traille, destiné à relier à la rive des biens communaux situés au milieu d'un fleuve.

. . . .

(N° 264)

[26 octobre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Qualité pour agir. — Département. — Préfet. — (Département de la Côte-d'Or contre sieurs Boulicault et Coing.)

Le préfet n'est pas recevable à agir, au nom du dépar-

tement, dans une instance relative au décompte des travaux de construction d'un chemin vicinal d'intérêt commun.

Le préfet qui a formé un recours, au nom du département, ne peut pas, plus de trois mois après le dépôt de ce recours, rectifier la qualité en laquelle il s'est pourvu et déclarer agir au nom des communes intéressées à un chemin d'intérêt commun.

Arrêté préparatoire. — Arrêté ordonnant une expertise sur un décompte, tous droits et moyens des parties expressément réservés. Caractère préparatoire. Recours au Conseil d'État non recevable.

. . . .

(N° 265)

[26 octobre 1888]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Contestation sur la propriété. — (Sieur Asselin.)

La commission départementale ne commet pas un excès de pouvoirs en prononçant la reconnaissance d'un chemin rural livré à la circulation publique, alors qu'aucune réclamation contre le classement et aucune prétention à la propriété de ce chemin n'ont été présentées au cours de l'enquête.

. . . .

(N° 266)

[26 octobre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Paiement fait à un tiers: déduction au profit de l'État. — (Ministre des travaux publics contre sieur Prioland.)

Le ministre n'est pas recevable à se pourvoir contre un arrêté qui a condamné l'État à payer, à un entrepreneur, une indemnité non contestée quant à son chiffre, par le motif que cet arrêté ne statuerait pas sur la déduction à opérer d'un acompte payé à un tiers. — L'arrêté ne fait pas grief à l'État; il porte que l'État se libérera en deniers ou quittances.

. . . .

(N° 267)

[26 octobre 1888]

Travaux publics. — Communes. — Chemin vicinal ordinaire. — Qualité pour agir. — Pont. — Décompte. — (Sieur Chaumeil contre le département des Pyrénées-Orientales.)

Le préfet a qualité pour défendre à un pourvoi formé par un entrepreneur d'un pont destiné au passage d'un chemin vicinal ordinaire contre l'arrêté qui a fixé le décompte de l'entreprise.

Déblais. — Lorsque le bordereau prévoit des prix différents pour les déblais d'emprunt et pour les déblais de fondation des ouvrages d'art, il y a lieu d'appliquer ce dernier prix pour les terrassements des culées et piles d'un pont alors même qu'ils auraient lieu dans des terrains rapportés.

Transport. — Distance non augmentée par le déplacement de l'axe du pont.

Changement de carrière nécessité par l'absence de matériaux dans celle prévue. Approvisionnement effectué dans une carrière plus éloignée. Pas d'indemnité. L'entrepreneur n'a pas mis l'administration en demeure d'indiquer un autre lieu d'extraction.

Emploi pour les épuisements d'une machine plus puissante que celle prévue au devis. Pas d'ordre de l'agent voyer. Rejet.

. . . .

(N° 268)

[26 octobre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Déchéance de l'article 41 inapplicable : la signature des entrepreneurs n'avait été apposée que sur deux états des travaux et non sur les décomptes signés de l'ingénieur. — (Sieurs Faure et Chaumont.)

Vu la requête... pour les sieurs Faure et Chaumont... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 octobre 1884, par lequel le conseil de préfecture du Lot a rejeté les réclamations s'élevant à 32.733f,90, qu'ils avaient formées contre les décomptes des travaux exécutés par eux pour le percement de la galerie

d'essai des souterrains de la Forge et du Boulet, sur la ligne de Montauban à Brive; — *Ce faisant, attendu* que l'arrêté attaqué est fondé sur une fin de non-recevoir tirée de ce qu'ils auraient signé des décomptes définitifs sans faire de réserves; mais qu'en raison de la forme et des circonstances dans lesquelles ces documents étaient présentés, les requérants ne pouvaient supposer qu'ils signaient des décomptes définitifs; que l'administration n'a pas, en tous cas, observé les formalités protectrices exigées par l'article 41 des clauses et conditions générales; que les réclamations formulées concernaient, pour la plupart, des travaux imprévus qui ne sont pas compris dans les décomptes et ne rentrent pas dans la série des prix fixés au devis et dont, en tout état de cause, ils auraient le droit de demander le paiement; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué au fond sur lesdites réclamations et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense présentées par le Ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi, avec dépens, par les motifs qu'il résulte de l'examen des faits, que les réclamants n'ont pu se méprendre sur la nature des décomptes qui leur étaient présentés et que le défaut de réserves de leur part les place sous le coup de la déchéance édictée par l'article 41 des clauses et conditions générales; que leur acceptation se retrouve à la fois sur les décomptes eux-mêmes et sur les attachements de fin d'entreprise qui ont été présentés en même temps que lesdits décomptes; que s'il n'a pas été dressé de procès-verbal de présentation du décompte le non accomplissement de cette formalité ne fait pas obstacle à l'application de la déchéance, d'autant plus que les réclamations dont s'agit se rapportent bien aux travaux mêmes qui ont fait l'objet du marché :

Vu le cahier des clauses et conditions générales de 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les décomptes dressés et certifiés par l'ingénieur ordinaire, ne sont pas revêtus de l'acceptation des sieurs Faure et Chaumont dont la signature n'a été apposée que sur deux états des travaux par eux exécutés; que, dans ces circonstances, c'est à tort que la déchéance édictée par l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales a été opposée aux réclamations formées par ces entrepreneurs et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra sur lesdites réclamations (Arrêté annulé. Renvoi devant ledit conseil de préfecture. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 269)

[26 octobre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — (Commune de Trappes contre les sieurs Bouvier, Pacaud, Charbonnier, Leroy et Le Poittevin.)

Un département ne peut pas être rendu responsable des excédents de dépenses de travaux communaux, résultant des défauts du plan approuvé par le préfet.

Augmentation des dépenses prévues (75.000 *francs au lieu de* 49.000 *francs*). — *L'entrepreneur, qui exécute les travaux compris dans les plans primitifs, sauf de légères modifications, commandées par des motifs d'urgence ou d'absolue nécessité, en se conformant aux ordres de l'architecte auquel le cahier des charges lui prescrit d'obéir, a droit au paiement intégral de ses travaux alors même que la dépense prévue serait notablement dépassée par suite de l'insuffisance des évaluations du devis.*

L'architecte qui achève les travaux commencés par l'auteur du projet ne saurait être rendu responsable de l'augmentation de dépenses résultant des erreurs du devis primitif auquel il était étranger.

. . . .

(N° 270)

[26 octobre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Défense des villes contre les inondations. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (Sieur Tournier.)

Art. 10. *Ordre écrit. — Substitution de carrière entraînant une augmentation de distance de transport. Pas d'ordre écrit. Rejet* (3e *chef*).

Travaux plus soignés que ceux prévus. Substitution de pierres. Pas d'ordre écrit. Pas d'indemnité (7e *chef*).

Art. 32. *Augmentation d'une nature d'ouvrage. — Pas d'in-*

demnité : l'entrepreneur ne justifie d'aucun préjudice (10e *chef*).

Déblais employés en remblais. — Prix du déblais seul applicable, bien que le marché porte que les terrassements seront payés au déblai pour les fondations des ouvrages et en remblai pour la confection des quais (3e *chef*).

Déplacement d'un ouvrage ordonné et ne résultant pas de malfaçons : indemnité (11e *chef*).

Procédure. — Non-recevabilité d'un chef de conclusions qui n'a pas été soumis au conseil de préfecture (6e *et* 13e *chefs*).

Expertise demandée pour rectification d'erreur dans les cubes des déblais. Rejet : l'allégation produite est dénuée de toute justification (4e *chef*).

Rabais appliqué à des travaux supplémentaires de même nature que ceux prévus au devis. Régularité (9e *et* 12e *chefs*).

Sujétions. — Travaux exécutés dans l'eau, mais dans des conditions prévues. Pas d'indemnité : l'administration a fait exécuter les épuisements mis à sa charge par le marché (1er *chef*).

— Extraction de blocs de rocher compact et de gros blocs de pierre. Pas d'indemnité : ces déblais rentraient dans la nature de ceux prévus et pour lesquels un prix unique était inscrit au bordereau (2e *chef*).

Transports. — Augmentation de la distance moyenne des transports. Expression, distance réduite à 500 mètres, interprétée comme signifiant distance moyenne. Supplément de prix calculé seulement sur la différence entre la distance moyenne effectivement parcourue et celle prévue (7e *chef*).

. . . .

(N° 271)

[26 octobre 1888]

Voirie (Grande). — Route nationale. — Dégradation. — Contravention de grande voirie. — Chose jugée. — Appréciation du dommage. — (Sieur Dumont.)

L'entrepreneur de transports qui, en laissant tomber des terres grasses sur une route nationale cause des dégradations à cette route, commet une contravention de grande voirie.

. . . .

(N° 272)

[2 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. — Arrêté de classement fixant la largeur du chemin, mais non son assiette et ses limites : construction d'un mur sur l'ancien alignement. — Pas d'usurpation. — Renvoi des fins du procès-verbal. — (Commune de Villiers contre sieur Noury-Buffereau.)

Dépens. — Pas de dépens : les contraventions de l'espèce sont jugées sans frais.

. . . .

(N° 273)

[2 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi visée : Loi du 21 mai 1836. — Contributions directes (personnelle-mobilière) — (1re esp., sieur Maguin ; 2e esp., sieur Clément).

Prestations en nature. Exemption. — Un portier-consigne ne doit pas être imposé à la taxe des prestations s'il fait partie de l'armée active (Maguin, 1re esp.).

Prestations. Personnelle-mobilière. Annualité. — Changement de résidence après le 1er janvier. Taxe due pour l'année entière dans la commune où le contribuable résidait au 1er janvier (Clément, 2e esp.).

Non-recevabilité d'un recours fondé sur la modicité des ressources (Clément, 2e esp.).

Personnelle-mobilière. Employé de la guerre. — Portier-consigne logé gratuitement dans un bâtiment de l'État. Imposition due à raison de son habitation personnelle (Maguin, 1re esp.).

. . . .

(N° 274)

[2 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : 21 mai 1836 — (1re esp., sieur Faugeron; 2e esp., sieur Bernard).

Caractère industriel des transports : — Le commerçant qui se borne à acheter, pour les revendre, des charbons, de la chaux, du ciment, des tuiles, etc., n'est pas passible de subventions spéciales à raison du transport de ces marchandises au domicile de ses clients — (Faugeron, 1re esp.).

Tierce expertise. — Lorsqu'en matière de subventions spéciales pour dégradations extraordinaires, il y a accord des experts, le conseil de préfecture ne peut pas ordonner une tierce expertise. — Mais le rapport du tiers-expert peut être retenu à titre de complément d'instruction que le conseil de préfecture peut ordonner s'il ne se considère pas comme suffisamment éclairé (Bernard, 2e esp.).

Viabilité constatée avant les transports : si la viabilité du chemin était défectueuse au 1er janvier de l'année pour laquelle on demande ces subventions, cet état était dû uniquement au retard mis par les industriels au paiement de leur subvention et à la continuité de leurs transports. Subvention due.

Intérêts. — Non-lieu au paiement des intérêts des sommes restituées en exécution de la décision du Conseil d'État (2e esp.).

. . . .

(N° 275)

[2 novembre 1888]

Travaux publics. — Communes. — Kiosque-buvette. — Concours : Candidat classé le premier par le jury, évincé par la ville. — (Sieur Chavaux contre ville de Toulouse.)

Lorsqu'un jury, chargé de statuer sur les résultats d'un concours pour la construction d'un kiosque-buvette sur une place, a donné la préférence à un projet ne réunissant pas les condi-

tions prescrites, la décision du jury ne lie pas la ville pour le compte de laquelle l'édifice doit être construit (*).

. . . .

(N° 276)

[2 novembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Ports maritimes. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — *Article* 41 : *Réclamation tardive : Déchéance.* — (Sieurs Thiriot et Jouanny.)

La circonstance qu'il n'aurait pas été rédigé de procès-verbal constatant la notification du décompte à l'entrepreneur, n'est pas de nature à relever celui-ci de la déchéance qu'il a encourue pour n'avoir pas formulé sa réclamation dans les vingt jours de la présentation du décompte si celle-ci est établie par un ordre de service régulièrement notifié le même jour et par le récépissé signé sans réserve par l'entrepreneur, du bordereau des pièces remises avec cet ordre de service.

Prétendu défaut de production de pièces justificatives; rejet : l'entrepreneur a eu des facilités exceptionnelles pour sa vérification et notamment une prolongation de délai de dix jours.

Vu la requête des sieurs Thiriot et Jouanny... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 juillet 1886, par lequel le conseil de préfecture des Côtes-du-Nord a maintenu la déchéance à eux appliquée pour n'avoir pas formulé de réclamation dans les vingt jours qui ont suivi la présentation de leur décompte, comme l'exigeait l'article 41 des clauses et conditions générales; — *Ce faisant*... dire que le décompte définitif leur sera de nouveau présenté dans les formes édictées par l'article 41 des clauses et conditions générales; condamner l'État aux frais et dépens de première instance et d'appel;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet...;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées par l'arrêté du 16 novembre 1866;

(*) Rapp. 4 avril 1879, commune de Charleville (*Ann.* 1880, p. 697).

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LE MOYEN TIRÉ *du défaut de procès-verbal de présentation du décompte :*

Considérant que s'il n'a pas été dressé, le 22 juillet 1885, un procès-verbal régulier de présentation du décompte général de l'entreprise, il résulte de l'instruction qu'à cette date un ordre de service n° 281, régulièrement notifié, invitait les sieurs Thiriot et Jouanny à accepter le décompte dont copie leur était remise en même temps que ledit ordre et les avisait que, pendant le délai de vingt jours, les pièces justificatives des quantités figurant au décompte resteraient déposées au bureau de l'ingénieur où ils seraient admis à en prendre connaissance; que ces faits sont d'ailleurs relatés dans un bordereau d'envoi daté du 22 juillet 1885 et signé sans réserve par les entrepreneurs;

Sur le moyen tiré de ce que le décompte présenté le 22 juillet 1885 n'aurait pas été accompagné des pièces nécessaires pour le vérifier :

Considérant que d'après le bordereau d'envoi ci-dessus rappelé toutes les pièces justificatives des quantités portées aux travaux terminés étaient jointes au décompte notifié à cette date; que c'est seulement le 29 juillet que les entrepreneurs ont réclamé communication gracieuse du plan d'ensemble des travaux et des dessins précédemment joints au cinquième décompte partiel, et le 1er août, qu'ils ont déclaré avoir besoin des carnets d'attachement; que, d'après leur lettre du 7 août, il ne leur manquait à cette date que le plan général des travaux; qu'en admettant que ce document leur fût indispensable, ils n'établissent pas que le retard apporté à sa communication soit imputable à l'administration; qu'il résulte au contraire de la correspondance échangée entre l'ingénieur ordinaire et les requérants que ceux-ci ont obtenu, pour la vérification du décompte, des facilités exceptionnelles et notamment une prolongation de délai de dix jours; que, dès lors, leur demande d'un nouveau délai a été écarté avec raison par le conseil de préfecture;

Sur le moyen tiré de ce que les entrepreneurs auraient été empêchés, par des circonstances de force majeure, de terminer en temps utile l'étude du décompte :

Considérant qu'il n'est rapporté aucune preuve de ces empêchements, qu'il n'y est fait aucune allusion dans les lettres adressées par les requérants à l'ingénieur, les 29 juillet, 1er et 7 août 1885; que, par suite, ce moyen ne saurait être retenu... (Rejet.)

(N° 277)

[2 novembre 1888]

Travaux publics. — Commune. — Église. — Décompte. — (Commune de Sarraguzan contre sieur Bessaguet.)

Retard, dans le règlement des mémoires, imputable aux agissements de la ville : intérêts alloués du jour de la demande.

. . . .

(N° 278)

[2 novembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Canaux. — Relèvement d'un bief de 0^{m},32. — *Absence de dépréciation à la propriété riveraine : pas d'indemnité.* — (Sieur Richard.)

(Recours du sieur Richard contre un arrêté du 30 novembre 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure a rejeté sa demande en indemnité contre l'État, à raison des dommages qui auraient été causés à sa propriété par suite des travaux exécutés sur le 17e bief du canal de Nantes à Brest);

Vu la décision du 16 avril 1886;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise et de la tierce expertise auxquelles il a été procédé, en exécution de la décision susvisée du Conseil d'État, statuant au contentieux, que les travaux de l'administration qui ont eu pour effet de maintenir d'une manière permanente l'étiage normal de 1^{m},62, réalisé jusque-là seulement avec intermittence, n'ont eu pour conséquence de causer aucune dépréciation aux propriétés du sieur Richard, qui n'est dès lors pas fondé à réclamer une indemnité... (Rejet des conclusions du sieur Richard, tendant à l'allocation d'une indemnité. Les frais de la première expertise seront supportés par l'État, ceux de la deuxième, par le sieur Richard.)

(N° 279)

[9 novembre 1888]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Délibération de la commission départementale. — Exception de propriété. — Excès de pouvoirs. — Annulation. — (Sieur et dame Chaudon et sieurs Barbier.)

La commission départementale est tenue de surseoir à la reconnaissance d'un chemin rural, jusqu'à ce que les prétentions d'un particulier à la propriété de ce chemin, soulevées lors de l'enquête, aient été jugées par l'autorité compétente lorsque ces prétentions sont appuyées sur des actes authentiques produits au dossier.

. . . .

(N° 280)

[9 novembre 1888]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Curage. — Taxes. — (Sieur Lampsin.)

Lorsque le curage auquel le riverain a fait procéder est tout à fait insuffisant, l'administration est en droit d'ordonner d'office que le curage soit entièrement refait.

En l'absence de règlement sur ce point, le curage d'office peut être entrepris sans qu'au préalable il ait été dressé un procès-verbal de contravention contre les riverains qui n'ont pas exécuté régulièrement les travaux de curage à leur charge.

Réclamation. — Timbre. — Recevabilité d'une réclamation relative à une cote dépassant 30 francs, formée sur papier non timbré mais reproduite sur timbre avant l'arrêté du conseil de préfecture (*).

(Recours contre un arrêté du 18 décembre 1885; Eure; curage de la Lieure);

(*) Voy. Table décennale 1875-1884, p. 210, et 7 avril 1876, Charaux, p. 359 (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*).

Vu les arrêtés préfectoraux des 15 thermidor an VIII 16 floréal an X, 26 août 1808, 25 janvier 1860, 14 avril 1865 et 13 juin 1883;

Vu l'arrêté préfectoral du 28 juillet 1866;

Vu la loi du 14 floréal an XI et le décret du 25 mars 1852;

Vu la loi du 21 avril 1832;

En la forme :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le rôle de répartition des frais de curage de la rivière la Lieure a été notifié au sieur Lamplise le 20 janvier 1884 et qu'il a présenté au préfet de l'Eure, le 23 mars 1884, une demande tendant à obtenir décharge de son imposition au rôle; que, si ladite réclamation était écrite sur papier non timbré, bien qu'il s'agit d'une cote supérieure à 30 francs, le sieur Lampsin l'a ensuite reproduite sur papier timbré, avant que le conseil de préfecture eût statué par son arrêté du 28 décembre de la même année; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté ladite réclamation comme non recevable;

Au fond :

Considérant qu'aux termes des arrêtés préfectoraux ci-dessus visés du 25 janvier 1860 et du 14 avril 1865 le curage de la Lieure sera fait deux fois par an, du 15 au 31 mars et du 16 au 31 octobre, par les propriétaires riverains; que, faute par les propriétaires riverains d'exécuter en temps utiles les ouvrages qui les concernent, il sera mis des ouvriers à leur frais par les soins du maire de la commune et que l'état des dépenses sera transmis au préfet pour être recouvré comme en matière de contributions publiques;

Considérant qu'en admettant que le sieur Lampsin ait effectué, au mois d'octobre 1883, des travaux de curage au droit de la propriété de la dame Lampsin, il résulte de l'instruction que ces travaux étaient tout à fait insuffisants et que le curage a dû être entièrement refait d'office;

Considérant, d'autre part, que les arrêtés susvisés n'exigent pas qu'il soit dressé, avant tout curage d'office, des procès-verbaux de contravention contre les riverains qui n'auraient pas exécuté les curages prescrits par lesdits arrêtés; qu'ainsi le sieur Lampsin ne saurait se prévaloir de ce qu'aucun procès-verbal n'aurait été dressé contre lui pour soutenir que le curage exécuté d'office aurait été irrégulier et qu'il doit lui être accordé décharge de la taxe qui lui a été imposée... (Rejet.)

(N° 281)

[9 novembre 1888]

Travaux publics. — Offre de concours. — Procédure. — Ministère d'avocat. — (Sieur Anduze.)

Le recours formé par un particulier contre l'arrêté par lequel le conseil de préfecture l'a condamné à réaliser la souscription faite en faveur d'un travail public (dans l'espèce, entrepreneur d'un chemin d'intérêt commun), doit, à peine de nullité, être introduit par le ministère d'un avocat au Conseil d'État. — La contestation ne saurait être assimilée aux contributions directes.

. . . .

(N° 282)

[9 novembre 1888]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Dommages. — Faillite. — Ingénieur de l'État. — Absence de surveillance. — Responsabilité. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Chamfray.)

Au cas de faillite d'un entrepreneur de travaux publics, l'État peut être condamné à indemniser un particulier des dommages causés par la faute de cet entrepreneur, si les dommages résultent de l'absence de précautions de la part de l'entrepreneur et d'un défaut de surveillance des ingénieurs chargés de la direction des travaux.

Vu le recours du ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 4 décembre 1885, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire, en fixant à 1.287f,91 l'indemnité due aux sieurs Chamfray, manufacturiers à Chauffailles, pour dommages à eux causés par les travaux du deuxième lot du chemin de fer de Roanne à Chalon, a décidé que, si l'entrepreneur en faillite ne pouvait payer l'intégralité de ladite somme, l'État serait tenu de solder la différence;...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que pour demander la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture, le ministre se fonde sur ce que l'État, n'étant ni le maître de l'ouvrage ni le commettant de l'entrepreneur, ne peut répondre des dommages résultant de moyens d'exécution librement choisis par celui-ci;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est à l'occasion d'un travail public, par suite de l'absence de toute précaution de la part de l'entrepreneur et de toute surveillance de la part des agents de l'État, que l'usine des sieurs Chamfray a éprouvé des dommages provenant de coups de mine; que, dans ces circonstances, l'État n'est pas fondé à contester le principe de l'action en responsabilité réservée contre lui par le conseil de préfecture auxdits propriétaires d'usine... (Rejet.)

(N° 283)

[9 novembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Voirie urbaine. — Abaissement du niveau de la rue. — Difficultés d'accès. — (Commune de Sancoins contre sieur Quéret.)

Difficultés d'accès résultant de l'abaissement du sol de la chaussée. Indemnité due par la commune au profit de laquelle ont été exécutés les travaux et non par les entrepreneurs.

Procédure. Conseil d'État. Recours. — Dans une instance engagée entre une commune et un tiers, le délai du recours contre l'arrêté du conseil de préfecture ne court pas à partir de la notification qui a pu être faite par l'administration supérieure. — Il faut une notification opérée à la requête de la partie intéressée à poursuivre l'exécution de la décision attaquée.

. . . .

(N° 284)

[9 novembre 1888]

Voirie (grande). — Routes départementales. — Dégradation. —

Pacage. — Responsabilité. — Maître. — Métayer. — Berger. (Sieur Mauger.)

Le propriétaire d'un troupeau n'est pas civilement responsable de la contravention commise par le berger qui est au service exclusif et sous la dépendance directe de son métayer.

. . . .

(N° 285)

[16 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Classement. — Commission départementale. — Commencement d'exécution. — Décision rapportée. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Pernelle.)

La décision d'une commission départementale, qui fixe le tracé d'un chemin vicinal ordinaire, ne peut pas être rapportée, dès qu'elle a reçu un commencement d'exécution.

Le commencement d'exécution résulte de ce fait qu'il a été procédé devant le juge de paix à l'expertise contradictoire, prévue par l'article 15 *de la loi du* 21 *mai* 1836, *pour arriver à la fixation de l'indemnité due à un riverain.*

. . . .

(N° 286)

[16 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Fixation de tracé. — Visa de délibérations irrégulières du conseil municipal. — (Sieur Peyroulx.)

La décision par laquelle la commission départementale fixe le tracé d'un chemin vicinal ordinaire n'est pas entachée d'excès de pouvoirs, à raison de ce que la délibération régulière du conseil municipal, visée par la commission départementale, viserait elle-même trois délibérations antérieures qui ont été annulées.

. . . .

(N° 287)

[16 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature et subventions spéciales. — Loi visée : 21 mai 1836. — (Sieurs Allain, Marchand et Bossu.)

Prestations en nature. Personnelle-mobilière. Patente. — Lieu d'imposition. Imposition due par le contribuable au lieu de sa résidence habituelle et où il exerce sa profession (Allain, 1re esp.).

Exemption. — Gardien de batterie. Exemption de la taxe des prestations : il fait partie de l'armée active (Marchand, 2e esp.).

Subventions spéciales. — Réclamation relative à une subvention supérieure à 30 *francs, produite sur papier non timbré. Non recevabilité* (Bossu, 3e esp.).

. . . .

(N° 288)

[16 novembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Cours d'eau navigables et flottables. — Dragages. — Amélioration de la navigation de la Sarthe. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866 (Sieurs Lebas et Jacquot.)

Art. 29. *Déblais imprévus. — Les entrepreneurs qui, contrairement aux prévisions du devis, rencontrent de la jalle ou argile compacte, sont fondés à demander pour ce travail un prix nouveau* (*).

Art. 49. *Capitalisation des intérêts accordés pour le cas où il serait établi que la réception définitive des travaux a fait courir les intérêts depuis un an au moins à l'époque de la demande de capitalisation.*

Vu la requête pour les sieurs Lebas et Jacquot... tendant à ce

(*) Voy., 27 janvier 1882, Renaudin et Bouthiaux, et les renvois (*Ann.* 1883, p. 36); — 2 mai 1884, Maquenne, et la note (*Ann.* 1884, p. 1000).

qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 août 1885, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a rejeté, sans même ordonner d'expertise, leur demande tendant à l'allocation d'un prix net de 2f,75 par mètre cube de dragage de l'argile bleue dite jalle; — *Ce faisant*, *attendu* que le bordereau prévoit pour les dragages, suivant qu'ils doivent être employés en remblai au-dessus ou au-dessous de l'eau, deux prix de 1f,75 et 1f,36; que ni le bordereau ni le devis ne disent que ces prix sont applicables aux dragages de toute nature; que l'article 64 du devis porte seulement que les prix tiennent compte des différences de densité et de foisonnement; que d'autre part les articles 33 et 37 prévoient pour l'exécution des remblais des conditions auxquelles ne se prête pas la jalle; qu'ainsi la rencontre de cette substance, dont l'existence n'avait été révélée par aucun sondage, constitue un fait imprévu donnant lieu, par application de l'article 29 des clauses et conditions générales, à l'établissement d'un prix nouveau; allouer aux requérants un prix de 2f,75 par mètre cube de jalle, non passible de rabais; subsidiairement, ordonner une expertise préalable; condamner en tout cas l'État aux dépens;

Vu les observations en défense du ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, attendu que l'existence de la jalle dans le sous-sol du val de la Basse-Sarthe est un fait connu et en vue duquel ont été établis les prix du bordereau, qui sont des prix moyens; que, si l'article 64 du devis ne prévoit que les différences de densité et de foisonnement, c'est que la jalle n'est qu'un mélange d'argile et de sable, dans lequel la proportion d'argile et par suite la ténacité et la densité vont en croissant avec la profondeur; que, d'autre part, les remblais ont pu être exécutés dans les conditions prévues par le devis; vu, ensemble, les rapports des ingénieurs et l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et de l'ensemble des dispositions, tant du cahier des charges que du bordereau des prix, que l'existence de l'argile bleue dite *jalle* dans les dragages à effectuer par les sieurs Lebas et Jacquot ne saurait être considérée comme étant entrée dans les communes prévisions des parties; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation formée par les sieurs Lebas et Jacquot à

l'effet d'obtenir un prix nouveau pour l'extraction de la jalle, par le motif que cette extraction ne constituait pas un travail imprévu;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet de déterminer, ni le prix à allouer pour l'extraction de la *jalle*, ni le cube auquel ce prix devra être appliqué; que dès lors il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise portant sur les points ci-dessus indiqués;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les requérants ont demandé les intérêts des intérêts le 30 avril 1887 et le 22 août 1888; qu'aucune pièce du dossier n'indique la date de la réception définitive des travaux, et, par suite, celle à partir de laquelle les intérêts ont pu courir aux termes de l'article 49 des clauses et conditions générales; que, dès lors, il y a lieu seulement de décider, par application de l'article 1154 du Code civil, qu'il sera fait droit à chacune des demandes précitées, s'il est justifié qu'à la date à laquelle elle a été faite il était dû aux requérants au moins une année d'intérêts... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture. Les intérêts seront capitalisés au 30 avril 1887 et au 22 août 1888, s'il est justifié qu'à ces dates il était dû, par application de l'article 49 des clauses et conditions générales, au moins une année d'intérêts. Dépens à la charge de l'État. Surplus rejeté.)

(N° 289)

[16 novembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin d'intérêt commun. — Exhaussement de la rampe d'un pont. — Difficulté d'accès. — Indemnité. — (Sieurs Lyet père et fils contre préfet du Jura ès qualités.)

Dommages causés par l'exhaussement de la rampe d'un pont, établi pour le passage d'un chemin d'intérêt commun, qui a eu pour effet d'encaisser de 45 à 85 centimètres la maison du requérant, de diminuer la facilité de l'accès et de rendre impraticable l'entrée des voitures dans une cour adjacente; indemnité allouée.

. . . .

(N° 290)

[16 novembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — Évaluation de l'indemnité. — (Compagnie des Chemins de fer du Midi contre sieurs Bernard et autres.)

Intérêts alloués du jour de la demande et non du jour de l'occupation temporaire.

. . . .

(N° 291)

[23 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Redressement. — Commission départementale. — Défaut d'enquête. — (Sieur Degeorges.)

Lorsqu'une décision de la commission départementale attribue à un chemin vicinal ordinaire une largeur plus considérable que celle qui avait été fixée par l'arrêté de classement, et incorpore au sol de ce chemin des terrains sur la propriété desquels il y a contestation entre la commune et le riverain, celui-ci est fondé à demander l'annulation de la décision, si elle n'a pas été précédée de l'enquête prévue par la loi du 28 juillet 1824. — La commission ne s'est pas bornée à procéder à la reconnaissance des limites de la voie publique, elle a procédé en réalité au redressement de ladite voie.

. . . .

(N° 292)

[23 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Alignement individuel. — Parcelles déclassées. — Droit de

préemption. — Compétence. — (Commune de Saint-Cyr-du-Doret.)

Une commune n'est pas fondée à demander l'annulation d'un arrêté d'alignement conforme au plan général donné par le préfet au riverain d'un chemin vicinal de grande communication, par le motif que cet alignement comprendrait des parcelles déclassées à l'égard desquelles le riverain entendait user du droit de préemption et auxquelles la commune prétendrait donner l'affectation spéciale de gare à matériaux. — Cet arrêté n'a pu préjuger les droits de propriété ou de préemption auxquels la commune et le riverain peuvent prétendre sur le terrain délaissé.

La circonstance que le préfet aurait omis dans l'arrêté d'alignement d'insérer une clause portant que le pétitionnaire ne pourra prendre possession du terrain délaissé qu'après le paiement du prix n'est pas de nature à entraîner l'annulation dudit arrêté.

. . . .

(N° 293)

[23 novembre 1888]

Commune. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Mari séparé de biens, porté au rôle des contributions directes à raison des immeubles appartenant à sa femme, et ne se trouvant dans aucun cas d'exemption. — Taxe due. — (Sieur Rubod.)

(Recours contre un arrêté du 20 juin 1887; Ain; prestations; 1887; commune de Ceyzérieux; les propriétés à raison desquelles le réclamant est porté au rôle des contributions directes appartiennent à sa femme, dont il est séparé de biens. — Rejet : vu la loi du 21 mai 1836, article 3; le sieur Rubod est porté au rôle des contributions directes de la commune de Ceyzérieux, et il ne se trouve dans aucun des cas d'exception prévus par la loi; dès lors, c'est avec raison qu'il a été imposé et maintenu, pour 1887, sur le rôle des prestations de ladite commune.)

(N° 294)

[23 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Sucrerie; raffinerie. — (Sieur Perrin, sucrerie de Chalon-sur-Saône.)

Expertise et tierce expertise prétendues tardives : dégradations causées en octobre et novembre 1885, opérations faites aux mois de juillet et d'octobre suivant : régularité : les experts ont eu en mains tous les éléments nécessaires d'appréciation.

Évaluation de la subvention en tenant compte du chiffre et du poids des transports, des distances parcourues, de la saison et des autres circonstances (*).

. . . .

(N° 295)

[23 novembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Recevabilité de réclamations présentées dans les vingt jours de la présentation du décompte. — (Sieur Miclo et dame veuve Jean.)

(Recours : 1° du sieur Miclo; 2° de la dame Marie-Rose Miclo, veuve du sieur Gustave Jean, contre un arrêté du 31 mars 1887, par lequel le conseil de préfecture du Doubs, statuant sur les réclamations des sieurs Miclo et Jean, relativement à l'entreprise du deuxième lot de la deuxième section de la ligne de Besançon à la frontière suisse exécuté par cet entrepreneur, a rejeté lesdites réclamations comme non recevables par application de l'article 41 des clauses et conditions générales.)

(*) Le requérant soutenait qu'un surcroît de circulation de 3.000 colliers sur un chemin où la circulation annuelle dépasse 60.000 colliers, ne pouvait être considérée comme de nature à occasionner des dégradations extraordinaires. Cette opinion n'a pas été admise en présence de ce fait que cet accroissement de circulation s'est produit dans une durée d'un mois environ, et pendant la saison la plus humide.

Vu les observations du ministre des travaux publics... par lesquelles le ministre expose que la date du 19 février qui figure au procès-verbal de présentation du décompte est inexacte et paraît être le résultat d'une erreur matérielle; que c'est le 20 février et non le 19 que l'ordre de service n° 369 et la copie du décompte ont été notifiés au sieur Miclo...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et qu'il est reconnu par le ministre, que l'ordre de service invitant les entrepreneurs à prendre connaissance de leur décompte, avec pièces à l'appui dans le bureau de l'ingénieur, leur a été notifié seulement le 20 février 1885, et que les sieurs Miclo et Jean ont présenté leur demande le 12 mars de la même année; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a rejeté comme non recevable, en se fondant sur ce que le décompte aurait été présenté à l'acceptation des entrepreneurs, dès le 19 février et sur ce que ceux-ci n'auraient pas formulé leurs protestations contre ledit décompte dans le délai de vingt jours... (Arrêté annulé. Renvoi du sieur Miclo et de la dame Marie-Rose Miclo devant le conseil de préfecture pour être statué au fond sur leur demande ainsi qu'il appartiendra. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 296)

[23 novembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Demande d'indemnité : expertise obligatoire. Offre de concours : prétendue renonciation à indemnité. — (Sieur de Fontaines contre commune de Brassy.)

Le concours offert par un riverain pour la construction d'un chemin vicinal ne constitue pas, par cela seul que la condition mise à l'offre du concours a été réalisée, une renonciation à toute action en indemnité, en raison des dommages causés à sa propriété par les travaux.

. . . .

(N° 297)

[24 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi visée: Loi du 21 mai 1836. — (Sieurs Marcq et Couacault.)

Serviteur. — Un propriétaire doit être imposé au rôle des prestations, à raison du gardien de sa propriété qui y est logé gratuitement, cultive le jardin et reçoit un salaire annuel et permanent alors même que le gardien serait personnellement imposé au rôle. (Marcq, 1re esp.)

Réclamation. — Qualité pour se pourvoir. Recours formé par un tiers sans mandat. Non recevabilité (Couacault, 2e esp.).

Expertise. — Lorsque la déchéance est certaine, le conseil de préfecture ne peut pas ordonner une expertise.

. . . .

(N° 298)

[30 novembre 1888]

Cours d'eau non navigables. — Travaux défensifs. — Associations syndicales. — Taxes. — Annualité. — (Syndicat de Lancey contre Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.)

Lorsqu'un rôle de taxes syndicales a été rendu exécutoire, publié et mis en recouvrement, il n'appartient pas au préfet de publier un rôle rectificatif du premier. — En conséquence, lorsqu'un syndicat a cotisé pendant plusieurs années un intéressé en tenant compte de la réduction accordée par le conseil de préfecture pour un exercice, il ne peut, après l'annulation de cet arrêté par le Conseil d'État, réclamer au moyen d'un rôle supplémentaire l'ensemble des réductions dont a bénéficié l'intéressé depuis l'arrêté du conseil de préfecture jusqu'à la décision du Conseil d'État (*).

. . . .

(*) Rapp. 9 mai 1873, Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée (*Ann.* 1873, p. 299); — Comp., 19 juin 1885, chemin de fer de Lyon (*Ann.* 1886, p. 137).

(N° 299)

[30 novembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Ports maritimes. — Écluses de chasse et bassins à flot du port de Calais. — Faillite de l'entrepreneur. — Transaction. — (Dame veuve Fontenelle-Soissons.)

Rejet de diverses réclamations par application d'une convention passée entre l'administration et l'entrepreneur, aux termes de laquelle celui-ci accepte le règlement des comptes de son entreprise, et déclare renoncer à toute réclamation ultérieure : l'entrepreneur ne relève aucune erreur matérielle.

Vu la requête présentée pour la dame veuve Fontenelle-Soissons... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 mai 1884, par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais a refusé d'allouer à la succession de son mari, ancien entrepreneur des travaux du port de Calais, une indemnité de 1.471.495f,82 pour l'exécution de ces travaux; — *Ce faisant...* renvoyer les parties devant le conseil de préfecture du Pas-de-Calais pour qu'il y soit procédé à une expertise contradictoire sur tous les chefs de réclamations qui lui ont été soumis et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi...;

Vu la lettre de l'entrepreneur, du 15 mars 1881 et l'engagement du 3 avril 1881;

Vu le rapport de l'ingénieur des ponts et chaussées, du 3 avril 1881 et la décision du Ministre des travaux publics;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII.

Considérant que pour rejeter sans expertise les demandes présentées par le sieur Fontenelle-Soissons à la date du 10 mai 1883, le conseil de préfecture s'est fondé sur l'engagement que cet entrepreneur aurait pris le 3 avril 1881, après la mise en régie de ses entreprises, d'accepter le règlement proposé par les ingénieurs des ponts et chaussées;

Considérant que pour obtenir la résiliation de son marché et le dégrèvement de toutes les conséquences de la régie, le sieur Fontenelle-Soissons a fait connaître le 15 mars 1881 les conditions onéreuses dans lesquelles il avait dû exécuter ses travaux, et énumérer les diverses indemnités qu'il estimait lui être dues par

l'administration; qu'il a accepté le 3 avril 1881 les propositions des ingénieurs faisant droit en partie à ses demandes et a déclaré renoncer à toute réclamation ultérieure; que les clauses de cet engagement ont été approuvées par le Ministre des travaux publics le 7 mai 1881 et ont reçu leur exécution du fait de l'administration qui a remboursé les cautionnements et les retenues de garantie et du fait de l'entrepreneur qui a signé les métrés et attachements relatifs à la totalité des travaux par lui exécutés; que la convention ainsi intervenue portait sur toutes les demandes d'indemnité qui pouvaient être motivées soit par l'établissement de la régie, soit par les dépenses imprévues qu'aurait entraînées l'exécution des travaux; qu'elle arrêtait le décompte des entreprises et déterminait le mode de règlement des matériaux approvisionnés dont le compte seul restait ouvert afin d'éviter à l'entrepreneur les frais d'un emmétrage régulier; que, par suite, ladite convention réservait seulement au sieur Fontenelle la faculté de présenter des réclamations dans le cas où les décomptes ultérieurs ne seraient pas conformes aux métrés et attachements acceptés par lui et contiendraient des erreurs matérielles, notamment en ce qui concerne le cube des matériaux approvisionnés; que, s'il appartient à l'entrepreneur ou ses représentants de porter des réclamations de cette nature devant le conseil de préfecture après la présentation des décomptes définitifs arrêtés le 15 octobre 1886, il n'avait aucun droit à obtenir les suppléments de prix et les indemnités qui ont fait l'objet de sa requête du 10 mai 1883; qu'en effet, par la convention du 3 avril 1881 il a renoncé à réclamer toute augmentation des prix du bordereau en dehors de ceux qui ont été révisés à cette époque sur la proposition des ingénieurs et toute indemnité motivée par le préjudice que lui aurait causé la mise en régie; que, dès lors, la requérante, qui ne relève à l'appui de ses demandes aucun fait postérieur à l'accord intervenu entre les parties ni aucune erreur matérielle contre l'établissement des décomptes, n'est pas fondée à se plaindre qu'elles aient été rejetées par le conseil de préfecture... (Rejet.)

(N° 300)

[7 décembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature et

subventions spéciales. — Loi visée : 21 *mai* 1836. — (1re esp. sieur Bocage, 2e esp. sieur de Molembaix.)

Prestations en nature. — Taxe due par l'acquéreur d'un cheval qui le possède au 1er janvier, encore bien que le vendeur soit imposé à raison du même cheval (*Bocage*, 1re *esp.*).

Subventions spéciales. — Forêt. Coupe vendue par lots. — Lorsqu'un propriétaire de forêt, pour tirer un meilleur parti de ses futaies, les a vendues sur pied par petits lots (*dans l'espèce*, 140 *hectares en* 19 *lots de superficie et* 8 *hectares en* 35 *lots d'arbres*)*; — les subventions spéciales pour dégradations extraordinaires causées par les transports de bois doivent être mises à sa charge* (*Molembaix*, 2e *esp.*) (*).

. . . .

(N° 301)

[7 décembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Ports maritimes. — Conseils de préfecture. Accident arrivé à un navire. — (Sieurs Murray frères.)

Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en indemnité formée contre l'État à raison du dommage causé à un navire amarré dans un port, par la présence de blocs de pierres attribuée soit à une négligence lors de l'exécution des travaux du port, soit à un défaut d'entretien de ces travaux.

. . . .

(N° 302)

[8 décembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Travaux publics. Génie. — Transports de pierres pour la construction d'un fort. — (Sieur Bajolot et Cie.)

(*) Voy. 24 février 1860 (de Luyne). p. 143, (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*).

Viabilité défectueuse par le fait des transports continus de l'industriel : Rejet.

Débiteur de la subvention. Entrepreneur de travaux publics. Carriers. — Les subventions pour les dégradations extraordinaires commises par le transport de pierres du lieu des carrières au fort en construction, doivent être mises à la charge non des carriers, mais à celle de l'entrepreneur lorsque les transports ont été faits pour le compte de ce dernier.

. . . .

(N° 303)

[14 décembre 1888]

Cours d'eau non navigables. — Syndicats d'arrosage. — Partage des eaux. Recours pour excès de pouvoirs. — (Syndicats du canal des Albères et du canal de Céret.)

Le ministre de l'agriculture n'est pas compétent pour effectuer entre des syndicats un partage des eaux dérivées d'une rivière non navigables ni flottable — ou pour modifier un ancien partage établi par décrets.

Le Conseil d'État ne peut pas, sur un recours pour excès de pouvoirs, effectuer ledit partage.

. . . .

(N° 304)

[14 décembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Commune. — Distribution d'eau. — (Ville de Landrecies contre sieur Bailleul.)

Terrassements. Calcul. Foisonnement. — Décidé que, bien que les prix du bordereau concernant les déblais s'appliquassent au cube de la fouille sans foisonnement, il y avait lieu d'en tenir compte dans le calcul du cube des terrassements, auxquels devaient être appliqués des prix spéciaux pour jets de pelle et transport, qui ne pouvaient être composés avec les éléments du bordereau.

Éboulements de terre dus à l'imprudence des agents de l'administration municipale : indemnités allouées pour reprise sous l'eau des terres éboulées.

Enlèvement d'une vieille conduite : Plus-value accordée pour soins particuliers par application du cahier des charges.

Épuisements. — Substitution d'un autre mode d'épuisement à celui prévu au cahier des charges : indemnité accordée, représentant l'augmentatiou de dépenses résultant du mode d'épuisement imposé.

Briques triées par les agents de la ville; non-recevabilité de la réclamation soulevée ultérieurement par la ville, à raison de leur qualité.

Cintrage des voûtes. — Prix spécial : le prix du bordereau pour les maçonneries ne comprend pas les frais du cintrage.

Pose et fourniture d'appareils réclamées après l'exécution complète de la canalisation et après remblai de la tranchée la contenant; indemnité accordée, bien que les prix du bordereau comprenant la pose et la fourniture des pièces spéciales et notamment des raccords de prise en charge.

Vice du plan imputable à l'architecte ayant causé un préjudice à l'entrepreneur; perte d'approvisionnements par suite de la rupture d'un réservoir; indemnité régulièrement accordée à l'entrepreneur.

Mise en régie prononcée à raison de l'interruption des travaux; cette interruption résultant de la rupture du réservoir imputable à un vice du plan, les conséquences de la régie sont mises à la charge de la ville.

Salaires d'ouvriers employés par les experts. Non-lieu d'en faire état au décompte : ils sont compris dans les frais d'expertise.

Procédure. — Conseil d'État. — Non-recevabilité d'une demande d'indemnité pour malfaçons produite directement devant le Conseil d'État.

. . . .

(N° 305)

[14 décembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Route nationale. — Cahier des

clauses et conditions générales du 11 novembre 1866. — (Sieur Giordano.)

Crues extraordinaires d'une rivière. Perte d'outils et de matériaux approvisionnés : indemnité accordée.

Dispositifs de mines non prévus au devis primitif et commandés à l'entrepreneur : sujétion imprévue pour creusement de rainures dans la maçonnerie : indemnité accordée.

Déblais. Avant-métré. — Lorsqu'une clause du marché porte que l'avant-métré, à défaut de réclamation dans le délai prévu, servira de base de règlement au cube des terrasses, et que ses résultats ne pourront être modifiés que pour les travaux supplémentaires que l'entrepreneur justifierait avoir exécutés dans des conditions autres que celles imposées dans le cahier des charges, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander un supplément de prix à raison de ce qu'il aurait dû donner aux talus des inclinaisons supérieures à celles prévues dans des profils en travers, mais non supérieures à celles prévues au devis : les profils ne constituaient que des prévisions que l'entrepreneur aurait dû vérifier avant d'accepter l'avant-métré, et le devis imposait à l'entrepreneur l'obligation de régler des talus d'après la nature des terrains (*).

Procédure. — Conseil d'État. — Non-recevabilité de conclusions soumises directement au Conseil d'État.

. . . .

(N° 306)

[14 décembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Pont. — Diminution de débouché. — Inondation. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre sieur Curtet.)

Construction d'un pont, pour le passage d'une voie ferrée, ayant diminué le débouché d'une rivière (40 *mètres au lieu de* 220 *mètres*) *et fait refluer les eaux sur la propriété d'un riverain : indemnité due.*

. . . .

(*) Rapp. 27 avril 1888 (Serratrice), *Ann.* 1889, p. 313.

(N° 307)

[14 décembre 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Travaux de viabilité. — Lavoir. — Privation d'eau. — Difficulté d'accès. — Émanation d'un puisard. — (Sieur Basc contre Ville de Paris.)

Indemnité accordée à un blanchisseur, à raison de la privation d'eau pendant une semaine, de la difficulté d'accès pendant six mois résultant de travaux de viabilité; condamnation solidaire prononcée contre l'État et la ville, auteurs des travaux.

. . . .

(N° 308)

[21 décembre 1888]

Protectorats. — Tunisie. — Marché de travaux publics. — Travaux du génie. Routes. — [Sieurs Péri (héritiers.)]

Le ministre de la guerre est-il compétent pour statuer, en premier ressort, sur les difficultés qui s'élèvent entre l'administration et un entrepreneur de travaux publics, exécutés pour le compte de l'État français dans un pays soumis à son protectorat? — Rés. aff. implicitement.

Le décret beylical du 27 novembre 1888, aux termes duquel sont soumises aux tribunaux civils établis dans la régence les instances, qui en France rentrent dans le contentieux administratif, s'applique-t-il aux litiges dans lesquels le gouvernement français est intéressé? Suivant M. le commissaire du gouvernement, ce décret ne s'applique qu'aux litiges intéressant l'administration tunisienne.

Art. 35, § 3. *Mouvement des terres. — Augmentation des distances prévues : absence de protestation contre l'ordre de service fixant les distances : Rejet* (1re *et* 2e *esp.*).

Demande de plus-value accueillie par le ministre : non-lieu à statuer (2e *esp.*).

Art. 57, § 3. *Attachements. — Les attachements pris en l'absence de l'entrepreneur régulièrement mis en demeure d'y assister lui sont opposables* (*Péri*, 1re *esp.*).

Procédure. — La décision par laquelle le ministre a prescrit des expériences sur différents points de la route, à l'effet d'arriver à la classification des déblais est purement préparatoire, et ne peut être déférée directement au Conseil d'État en appel (1re *et* 2e *esp.*).

. . . .

(N° 309)

[21 décembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Commune. — Chemins vicinaux de grande communication. — Ponts. — Conditions générales des chemins vicinaux du 6 *décembre* 1870. — (Sieur Zschokke contre département de l'Allier.)

Art. 32. *Diminution de travaux. — Fonçage de caissons. Pour calculer s'il y a eu diminution d'un tiers sur la masse des travaux, il faut envisager l'ensemble des quantités prévues du même ouvrage, et non une pile de pont isolée des autres piles.*

Rivets. — Poids des rivets ayant dépassé l'évaluation faite au projet de 3 *p.* 100 *du poids des fers employés : décidé que la proportion de* 3 *p.* 100 *n'étant pas imposée, l'entrepreneur avait droit au cube total de la fourniture.*

Procédure. — Conseil de préfecture. — Copie de l'arrêté ne mentionnant pas que la minute est signée du rapporteur; minute signée; pas de nullité.

. . . .

(N° 310)

[21 décembre 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Distribution et canalisation d'eau. — Conditions générales du 16 *novembre*

1866, *applicables à l'entreprise.* — (Sieux Pelloux et Cie et Ville de Béziers.)

Déblais. — Classification modifiée en cours de travaux par une convention verbale passée entre l'entrepreneur et l'architecte; modification essentielle du marché non opposable à la ville qui ne l'a pas approuvée, encore bien que le maire ait signé des états mensuels établis sur les bases de la convention (4).

Décompte. — Lorsque l'entrepreneur a refusé d'accepter le décompte présenté par la commune, le conseil de préfecture peut fixer le montant du solde à une somme inférieure à celle qui avait été indiquée dans le décompte, en tenant compte d'erreurs matérielles relevées par les experts (2).

Dommages imputables à la ville, résultant de ce qu'avant l'achèvement des travaux, elle a fait procéder à un essai nuisible aux travaux et en ce que l'exécution de ses ordres a nécessité le travail de nuit et entraîné une augmentation de main-d'œuvre (14).

Dommages-intérêts non justifiés (21).

Malfaçons de la maçonnerie, ne résultant pas de la qualité des matériaux; — en conséquence, l'entrepreneur en est responsable, bien que les matériaux aient été imposés ou acceptés par la ville (11).

— Travail non effectué et remplacé par un autre; — enduit remplacé par une épaisseur du mortier; — décompte établi d'après le travail réellement effectué; — régularité (12).

— Malfaçon signalée avant la réception définitive; mise à la charge de l'entrepreneur (13).

Paiements à l'entreprise, réglés en principe par annuités, sauf réserve au cas où la ville contracterait un emprunt; conditions réalisées; condamnation de la ville au paiement intégral (3).

Prix nouveaux. — Fournitures de tuyaux d'un poids plus élevé que celui prévu au devis; — droit à indemnité reconnu (5).

— Prix comprenant la fourniture et la pose de colonnes: prix fixé par le conseil de préfecture et maintenu (6).

— Prix établis d'après les éléments du bordereau: non-lieu à l'application de la série de la ville qui ne doit être suivie qu'à défaut de prix prévu au bordereau. Analogue (7-8).

— L'accord intervenu entre l'entrepreneur et l'architecte au

sujet de la fixation du prix pour travaux imprévus n'engage la ville qu'autant qu'elle les a acceptés : — règlement par estimation (9-10).

Rabais. — Le rabais s'applique à la fois aux prix de travaux supplémentaires d'ouvrages prévus au bordereau, ainsi qu'aux prix de travaux non prévus aux projets, mais composés au moyen d'éléments du bordereau (8).

Réception définitive. — En l'absence d'une clause spéciale du cahier des charges, la réception définitive ne résulte pas de l'expiration du délai de garantie; — tant qu'un procès-verbal de réception définitive n'est pas intervenu, la ville est recevable à relever les malfaçons (1).

Sujétions. — Emploi de la poudre exigé pour accélérer les travaux; droit à indemnité (4).

— Travail de nuit, nécessité par suite de l'augmentation des travaux imposés par la ville en cours d'exécution et de l'ordre d'achever néanmoins à la date fixée; indemnité due (14).

— Manque d'eau. Transports d'eau. — Si la ville accordait la disposition gratuite de l'eau à l'entreprise, elle n'était pas obligée à la fournir: — rejet (15).

— Défaut de chantiers. — Suppression par suite des installations; droit à indemnité reconnu : la ville devant fournir les terrains (16).

— Déplacement de la conduite nécessité par des erreurs du plan; tuyaux brisés par l'absence de précaution de l'entrepreneur; partage de responsabilité (17).

Travaux supplémentaires non autorisés mais approuvés par le conseil municipal et nécessités par suite de l'insuffisance des matériaux prévus, paiement dû (19).

— Décidé de même pour la surépaisseur des voûtes des bassins, bien que non autorisée par le conseil municipal; — ce travail ordonné par l'architecte avait pour objet la bonne exécution; — paiement dû (20).

Travaux prétendus inutiles. — Prévision du devis d'une diminution possible de l'épaisseur des murs; — exécution conforme au devis sans réduction d'épaisseur; — travail dû en entier; — cette réduction ne devait être faite que sur l'ordre de l'architecte qui ne l'a pas donné (22).

. . . .

(N° 311)

[21 décembre 1888]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Concession. — Modification. — Refus du ministre d'accorder une indemnité. — Recours contentieux. — Compétence. — (Compagnie des chemins de fer du Nord-Est.)

La dépêche par laquelle le ministre des travaux publics refuse à une compagnie concessionnaire de chemins de fer l'indemnité qu'elle réclame, à raison du préjudice que lui aurait causé une loi modifiant le tracé des lignes de chemins de fer dont elle était concessionnaire, n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse. — Cette lettre ne constitue qu'une prétention de l'administration, elle ne fait pas obstacle à ce que la compagnie porte sa demande devant le conseil de préfecture et en appel devant le Conseil d'État compétents, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour statuer sur les difficultés relatives au contrat de concession (*).

(*) Voy. Analogue : 5 mars 1880, Ministre de la guerre. (*Ann.* 1881, p. 442.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 312)

[7 novembre 1888]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — 1° *Jury. Communication d'un juré avec une partie.* — 2° *Questions au jury. Clôture des débats.* — (Sieur Roux-Lavergne.)

1° *La défense faite aux jurés en matière criminelle, aux termes de l'article* 312 *du Code d'instruction criminelle, de communiquer avec personne jusqu'après leur déclaration, n'est pas rigoureusement applicable aux jurés en matière d'expropriation.*

2° *Le magistrat directeur du jury n'est point tenu de poser les questions résultant de l'instruction et des débats; il y a là pour lui une simple faculté, dont il peut d'ailleurs user même après la clôture des débats, à la condition de porter le texte des questions à la connaissance des parties, qui sont toujours en droit de demander la réouverture des débats, de prendre telles conclusions et de faire telles protestations qu'elles jugent utiles contre les questions posées.*

. . . .

(N° 313)

[4 décembre 1888]

Canaux. — 1° *et* 3° *Propriété. Lit. Francs-bords. Titres. Possession trentenaire. Ponts. Prescription. Juge du fond. Pouvoir souverain.* — 2° *Servitudes. Eaux courantes. Riverains.*

Abreuvage. Servitude discontinue. Prescription. — (Sieur Jean Léotard.)

1° *Le propriétaire d'un canal est présumé propriétaire des francs-bords de ce canal; mais cette présomption peut être combattue soit par des titres, soit par une possession plus que trentenaire conforme à la loi, exercée par le tiers qui prétend au droit de propriété sur ces francs-bords.*

L'interprétation des titres produits comme aussi la constatation de la possession alléguée rentrent dans le pouvoir souverain d'appréciation des juges du fond.

2° *Les droits des riverains sur les eaux courantes sont limitativement déterminés par l'article 644 et ne comprennent pas le droit de servitude d'abreuvage. La servitude d'abreuvage est une servitude essentiellement discontinue, qui ne peut être acquise par prescription; et il en est ainsi même au cas où plusieurs abreuvoirs ont été établis sur le cours d'eau avec une assiette fixe et permanente.*

3° *Le propriétaire du lit d'un canal l'est également du dessus (art. 552 du Code civil); en l'absence de conventions spéciales, il n'est nullement obligé de subir les constructions qu'il plairait au propriétaire des francs-bords d'élever au-dessus du lit; et lorsque ce propriétaire a fait jeter depuis plus de trente ans des ponts sur le canal, le droit qu'il a acquis par prescription de maintenir les ponts, ne lui confère pas le droit pour l'avenir d'en jeter de nouveaux.*

LA COUR,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu en ce qui touche les francs-bords du canal de l'Ariège, dans la partie qui fait l'objet du litige, que l'arrêt attaqué s'est fondé, pour reconnaître le droit exclusif de propriété de la ville de Pamiers, tant sur l'interprétation qu'il a donné de l'acte de vente du 16 février 1650, et sur la commune intention des parties lors contractantes, que sur un ensemble de faits et circonstances qui constituent, au profit de cette ville, une possession plus que trentenaire, et conforme à la loi, desdits francs-bords; que cette interprétation et ces constatations de fait, avec les conclusions que la cour de Toulouse en a tirées, rentraient dans le pouvoir souverain d'appréciation qui appartient au juge du fond, et suffisent à justifier sur ce point la décision attaquée :

Par ces motifs, rejette le premier moyen;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu les articles, 688 et 691 du Code civil;

Attendu que les droits des riverains sur les eaux courantes sont limitativement déterminés par l'article 644 du Code civil; qu'ils ne comprennent pas le droit de servitude d'abreuvage; qu'une servitude de cette sorte est essentiellement discontinue, et que l'établissement d'un ou de plusieurs abreuvoirs sur le cours d'eau, même alors qu'ils ont une assiette fixe et permanente, ne peut la transformer en une servitude continue; que, cependant, l'arrêt attaqué, après avoir reconnu le droit de propriété du demandeur sur les eaux et sur le lit du canal de l'Ariège, a au contraire, attribué à la ville de Pamiers un droit de servitude d'abreuvage sur ces eaux, par le double motif que, depuis plus de trente ans, elle avait établi des abreuvoirs sur les francs-bords qui lui appartiennent, et, en outre, que le demandeur avait, par ses conclusions et à l'audience, avoué que l'aliénation consentie en 1650 n'avait eu lieu que sous la réserve « des droits d'usage de la ville sur les eaux »; mais attendu, d'une part, que l'établissement des abreuvoirs ne pouvait servir de base à l'acquisition, par voie de prescription, d'une servitude discontinue; et, d'autre part, que les conclusions du demandeur, rapportées aux qualités de l'arrêt attaqué, contestent expressément à la ville de Pamiers le droit de servitude d'abreuvage; que l'arrêt ne constate pas que le demandeur, particulièrement, ait, par une déclaration faite à l'audience, rétracté ses conclusions; que la réserve générale et vague, « des droits d'usage sur les eaux » ne pouvait à défaut d'un titre, précisant et spécifiant la nature des droits réservés, autoriser la cour d'appel à y comprendre une servitude qu'un titre positif peut seul conférer; d'où suit que ledit arrêt a formellement violé les articles du Code civil susvisés;

Sur le troisième moyen :

Vu l'article 552, § 1er, du Code civil;

Attendu que ledit arrêt a décidé que la ville de Pamiers avait, pour l'avenir, et suivant les besoins de la viabilité, la faculté de jeter des ponts sur les canaux de l'Ariège, et qu'il a basé sa décision sur ce qu'elle en avait déjà établi un certain nombre dont la construction remonte à plus de trente ans, et sur ce qu'elle est propriétaire des francs-bords;

Attendu, en premier lieu, que, si la ville peut, avec juste raison, invoquer la prescription trentenaire relativement aux ponts existants actuellement dans cette condition, il ne s'ensuit pas qu'elle ait acquis par là le droit d'en jeter indéfiniment sur les

canaux, la prescription ne pouvant s'appliquer exclusivement qu'à son objet même.

Attendu, en second lieu, que dans le cas où, comme dans l'espèce, la propriété des francs-bords est distincte de la propriété du lit du canal, il ne résulte pas de cet état de choses, au profit de la première, un droit de servitude au préjudice de la seconde; qu'il ne pourrait dériver que d'un titre ou d'une convention, et que l'arrêt attaqué n'en invoque pas; qu'en effet le propriétaire du lit du canal l'est également du dessus, aux termes de l'article 552 du Code civil, et qu'il n'existe aucune loi qui l'oblige à subir les constructions qu'il plairait au propriétaire des francs-bords d'élever au-dessus du lit; que, dès lors, en statuant ainsi qu'il l'a fait, et sans distinguer entre les ponts déjà établis, dont l'existence est couverte par la prescription, et ceux qui pourraient être construits à l'avenir, l'arrêt attaqué a violé les dispositions légales susvisées;

Sur le moyen additionnel :

Attendu qu'après avoir reconnu à la ville de Pamiers le droit de construire sur les canaux des abreuvoirs et des ponts, comme une suite et une dépendance de son droit de propriété sur les francs-bords, l'arrêt attaqué a cru pouvoir conclure de là qu'elle avait, et lui a conféré également par le même motif, la faculté de faire vider lesdits canaux, lorsque les travaux à faire par elle le nécessiteront;

Mais attendu que la faculté d'élever des ponts et d'établir des abreuvoirs est essentiellement le double objet du litige, et que ledit arrêt étant annulé sur ces deux chefs, il y a lieu de l'annuler aussi, par voie de conséquence, sur le chef visé par le moyen additionnel du pourvoi :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 314)

[11 décembre 1888]

Expertise. — Présence des parties. — Gérant. — Mise en cause.
(Sieurs Desprez.)

Un arrêt ne peut puiser la preuve de la responsabilité d'un garant dans les constatations d'une expertise à laquelle il n'a été ni appelé, ni présent, ni représenté.

Il en est surtout ainsi lorsque les juges, après la mise en cause de ce tiers, ont refusé de déclarer commune avec lui la décision ordonnant l'expertise.

. . . .

(N° 315)

[26 décembre 1888]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Colis. — Défaut d'adresse. — **(Compagnie des chemins de fer de South-Eastern-Railway.)**

La compagnie de chemins de fer peut refuser le transport d'un colis lorsque l'adresse du destinataire ne lui est pas déclarée, alors même que ce colis est livrable en gare (art. 49 des conditions d'application des tarifs généraux pour transport par chemins de fer à grande vitesse).

Il ne peut y avoir d'exception à cette règle qu'autant que le juge reconnaîtrait, d'après les faits particuliers de la cause, que le destinataire était suffisamment désigné pour qu'aucune incertitude sur sa personnalité n'existât dans l'esprit du transporteur.

ARRÊT.

LA COUR,

. . . .

Sur la fin de non-recevoir opposée au second moyen du pourvoi:

Attendu qu'il résulte des conclusions de la demanderesse insérées aux qualités de l'arrêt attaqué que, pour justifier le refus de transporter le colis qui lui avait été présenté par la compagnie des chemins de fer du Nord, elle a uniquement invoqué la loi française, notamment l'article 49 des conditions d'application des tarifs généraux aux transports à grande vitesse par chemins de fer français; qu'elle ne peut donc soutenir pour la première fois devant la Cour de cassation qu'il y avait lieu de juger la contestation conformément aux règles d'une législation étrangère; que ce moyen doit, en conséquence, être rejeté comme nouveau,

Le déclare non recevable;

Mais sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 49 des conditions d'application des tarifs généraux pour transports par chemins de fer à grande vitesse;

Attendu que cette prescription est générale dans ses termes et qu'on ne saurait, par suite, sous prétexte que la marchandise est livrable en gare, imposer à une compagnie de chemins de fer l'obligation de transporter un colis quand on ne lui fait pas connaître l'adresse du destinataire, c'est-à-dire sa demeure dans la ville où il réside;

Qu'il ne peut y avoir d'exception à cette règle qu'autant que le juge reconnaîtrait, d'après les faits particuliers de la cause, que le destinataire était suffisamment désigné pour qu'aucune incertitude sur sa personnalité n'existât dans l'esprit du transporteur;

Attendu qu'on ne trouve aucune constatation de ce genre dans l'arrêt attaqué; qu'il constate seulement que le bulletin accompagnant la caisse, livrable en gare à Londres, dont le transport a été demandé à la compagnie du South-Eastern, contenait le nom de Girard frères à Londres, sans indication de l'adresse des destinataires dans cette ville; que la compagnie demanderesse était donc bien fondée à refuser l'expédition de cette caisse;

Attendu que l'arrêt objecte en vain qu'informées par la compagnie de l'Ouest, que le colis en question avait été réclamé par les destinataires au London-Brigton, son correspondant, les compagnies du Nord et du South-Eastern n'ont rien fait pour compléter le transport de ce colis, alors que le personnalité et la réclamation des destinataires leur étaient signalées;

Attendu que ce grief ne saurait être opposé à la compagnie demanderesse, puisque le colis qu'elle avait précédemment refusé n'était pas entre ses mains et qu'il n'est pas même allégué qu'il lui en ait été présenté de nouveau;

D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, et ce, tant par le motif précité que par celui tiré de ce que la marchandise était livrable en gare, l'arrêt attaqué a formellement violé l'article de la loi ci-dessus visé :

Par ces motifs, donnant défaut contre la compagnie des chemins de fer du Nord, casse, etc.

(N° 316)

[26 décembre 1888]

Chemins de fer. — 1° *Transport des marchandises. Livraison. Tarif. Action en détaxe.* — 2° *Tarifs spéciaux. Marchandises. Assimilation.* — (Sieur Vialar.)

1° *La réception des marchandises ne fait pas obstacle à la répétition des sommes qui ont été indûment perçues par les compagnies en suite de l'application illégale d'un tarif étranger par sa nature aux objets transportés.*

2° *Les tarifs spéciaux doivent être littéralement appliqués et ne sauraient être étendus en dehors des cas qui y sont prévus.*

Lorsqu'une marchandise ne figure pas au tarif général, il y a lieu de la ranger par assimilation dans la catégorie à laquelle elle se rattache le plus naturellement et dans laquelle elle est contenue in genere.

. . . .

(Chambre criminelle)

(N° 317)

[16 novembre 1888]

Chemins de fer. — Accident suivi de mort. — Inobservation des règlements par la victime de l'accident. — Responsabilité de l'agent chargé de la surveillance. — Chef cantonnier. — Faute de négligence. — Constatations suffisantes. — Arrêté du 12 juillet 1879. — *Barrières des passages à niveau. — Fermeture à clef. — Condamnation justifiée. — Conducteur de la voie. — Responsabilité. — Visite des ouvrages soumis à la surveillance. — Constatations insuffisantes de l'arrêt.* — (Femme Sourouille, sieurs Pierre Lattes et Rigal (Jean).

Lorsqu'il est constaté souverainement qu'un accident suivi de mort a été causé par l'imprudence, l'inattention, la négligence et l'inobservation des règlements imputables au prévenu, il n'importe que la victime de cet accident ait elle-même commis une inobservation des règlements ou une imprudence.

L'arrêt qui constate que le prévenu avait, comme chef cantonnier d'une compagnie de chemins de fer, le devoir de relever et de signaler les dégradations de la voie et de veiller à leur réparation et qu'il n'a pas rempli ce devoir, établit suffisamment à sa charge la faute de négligence.

Bien que l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juillet 1879 *se borne à prescrire que les barrières des passages à niveau*

seront fermées, sans ajouter qu'elle le seront à clef, *est légalement justifiée la condamnation d'un garde-barrière de chemins de fer coupable d'avoir négligé, malgré les prescriptions de la compagnie, de fermer à clef une barrière, alors qu'en raison de son mauvais état, elle avait perdu toute solidité et présentait du danger.*

Un conducteur de la voie d'un chemin de fer ne peut être rendu responsable du mauvais état d'un des ouvrages compris dans la section placée sous sa surveillance, faute de l'avoir fait réparer, que s'il a été averti de cet état ou s'il a, par négligence, omis de le constater.

. . . .

(N° 318)

[8 décembre 1888]

Voirie. — 1° *Commissaires voyers de la ville de Paris. Procès-verbaux. Foi due jusqu'à preuve contraire.* — 2° *Décret du 26 mai 1852. Demande d'alignement. Délai de vingt jours. Absence d'injonction au demandeur. Commencement des travaux.*

1° *Les commissaires voyers de la ville de Paris ont le pouvoir de constater les contraventions commises dans les matières spéciales rentrant dans leurs attributions, et ils ont, dès lors, le droit de dresser des procès-verbaux faisant foi en justice jusqu'à preuve contraire.*

2° *Si, aux termes de l'article 4 du décret du 26 mars* 1852, *le propriétaire peut, vingt jours après le dépôt des plans et coupes, commencer les travaux, s'il ne lui a été fait aucune injonction, cette disposition ne saurait autoriser le propriétaire, dans le cas où le préfet aurait omis de lui faire une notification, à élever des bâtiments, contrairement aux diverses prescriptions des décrets et règlements relatifs à la police des maisons en contravention; en l'absence de toute injonction contraire dans le délai prescrit, le propriétaire peut seulement commencer des travaux, sans qu'il puisse être dressé contre lui un procès-verbal de contravention à raison de ce fait.*

. . . .

(N° 319)

[15 décembre 1888]

Voirie. — Exécution de travaux sans autorisation. — Édit de décembre 1607. — Refus d'ordonner la démolition. — Annulation. — (Sieur Arrault-Deroche.)

Viole les dispositions de l'édit de décembre 1607 et l'article 161 du Code d'instruction criminelle le juge de simple police qui, saisi d'une contravention à cet édit par un procès-verbal régulier, refuse d'ordonner la démolition des travaux en se fondant sur ce que les travaux n'auraient causé aucun préjudice à la voie publique.

. . . .

(N° 320)

[21 décembre 1888]

I. *Cassation. — Pourvoi formé par le ministère public après l'expiration du délai légal. Irrecevabilité.* — II. *Voirie. — Alignement. Expiration du délai de vingt jours. Construction de bâtiments. Relaxe non justifié.* — (Sieur Abel-Louis Lemaître.)

I. *Est irrecevable le pourvoi en cassation formé par le ministère public près le tribunal de simple police, après l'expiration du délai fixé par l'article 373 du Code d'instruction criminelle.*

II. *L'expiration du délai de vingt jours depuis le dépôt des plans et coupes d'un édifice projeté par le constructeur, n'affranchit celui-ci que des peines encourues pour avoir bâti sans autorisation administrative, mais ne l'autorise pas à élever des bâtiments contrairement aux prescriptions légales sur la police de la voirie et notamment à celles édictées en matière d'alignement.*

. . . .

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 321)

[7 juillet 1888]

Travaux publics. — Études préalables. — Dérivation de sources. — Travaux prétendus définitifs. — Référé judiciaire. — Nomination d'experts. — Incompétence. — Conflit confirmé. — (Sieur Le Merle de Beaufond contre Ville de Lorient).

Le juge des référés n'est compétent pour statuer par provision que dans les matières où le tribunal civil a lui-même compétence pour statuer sur le principal et au fond. — En conséquence, lorsqu'un particulier, dont la propriété doit être traversée par les conduits de dérivation d'une source, prétend que la ville, autorisée par arrêté préfectoral à entreprendre des travaux d'études, a excédé les limites de cette autorisation en substituant aux opérations préparatoires et temporaires des travaux qui constituent l'exécution définitive du projet, — et lorsque la ville soutient que les opérations par elle effectuées rentrent dans la catégorie de celles que le préfet a autorisées, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de prononcer sur la question préjudicielle d'interprétation du sens et de la portée de l'arrêté préfectoral. — L'autorité judiciaire n'a donc pu conférer à des experts une mission qui aurait cette interprétation pour objet (*).

VU L'ARRÊTÉ, en date du 26 mars 1888, par lequel le préfet du Morbihan a élevé le conflit d'attributions sur un arrêt de la Cour

(*) M. le commissaire du gouvernement a d'abord rappelé que, suivant une jurisprudence constante (Voy. 23 janvier 1888, conflit Serra, *Ann.* 1888, p. 894), le juge des référés ne peut statuer par provision que sur les matières où le tribunal dont il fait partie est lui-même compétent sur le principal et au fond. Il s'est ensuite demandé quels étaient l'objet et le caractère de la contestation.

« Un arrêté préfectoral, a-t-il dit, a autorisé l'architecte de la ville et les agents placés sous ses ordres à procéder aux études d'un projet de dérivation

d'appel de Rennes, du 12 mars précédent, confirmatif d'une ordonnance de référé rendue le 1er septembre 1887 par le président du tribunal civil de Lorient, dans une instance engagée par la

---

des sources du Scave pour l'établissement d'une conduite d'eau, à pénétrer sur les propriétés privées et à y faire les opérations que comporteraient ces études.

« Ces travaux préparatoires, régulièrement autorisés, constituent, comme l'opération définitive à laquelle ils se rattachent nécessairement et qu'ils ont pour but de préparer, des travaux publics. Les dommages qu'ils peuvent occasionner aux propriétés sur lesquelles ces études sont poursuivies rentrent dans les torts et dommages prévus par la loi de pluviôse an VIII, et le règlement des indemnités doit être fait par le conseil de préfecture.

« Toutefois cette juridiction nous paraîtrait incompétente si la ville était sortie des limites de l'autorisation à elle accordée, si les travaux qu'elle a pratiqués, au lieu d'être de simples travaux préparatoires, étaient des travaux définitifs. La ville ne pourrait plus en effet se prévaloir de l'autorisation à elle donnée. Ses travaux ne constitueraient plus l'exécution d'un travail régulièrement autorisé, mais une voie de fait. Les dommages ne ressortiraient plus à la juridiction administrative, mais bien à l'autorité judiciaire.

« Les réclamants se plaignaient de ce que les travaux de la ville dépassaient les limites de l'autorisation préfectorale; ils prétendaient que ses agents, loin de se borner à opérer des travaux d'étude et des sondages préparatoires, ont installé définitivement la conduite d'eau; ils demandaient que ces faits fussent constatés et qu'une expertise déterminât le préjudice causé.

« Si la ville avait reconnu l'exactitude de ces faits, comme les opérations pratiquées seraient sorties de l'autorisation accordée, nous admettrions que l'autorité judiciaire serait compétente, car la ville aurait avoué que ses travaux étaient définitifs et aboutissaient à une dépossession partielle.

« Mais la ville a contesté ce point ..; elle a nié qu'elle eût outrepassé les limites de l'autorisation préfectorale et que ses travaux eussent un caractère différent de ceux qui avaient été prévus par le préfet.

« Il y avait donc lieu de rechercher quelle était la nature des travaux autorisés par le préfet, d'interpréter son arrêté, d'en déterminer le sens et la portée, et de voir ensuite si la ville avait dépassé les limites de l'autorisation...

« L'arrêté préfectoral est un acte administratif : son interprétation appartient exclusivement à l'autorité administrative, et quand un propriétaire prétend que les travaux exécutés sur son terrain ne sont pas compris dans ceux qui ont été autorisés, quand, à raison de ce fait, il demande la cessation des travaux ou une indemnité, la juridiction administrative est compétente, à moins que la ville ne reconnaisse qu'elle ne s'est pas conformée à l'autorisation. Si elle conteste, la question relative à l'interprétation de l'acte administratif doit être portée devant la juridiction administrative, qui aura à apprécier quelle est celle des prétentions des parties qui est fondée.

« La cour d'appel de Rennes, pour rejeter le déclinatoire, dit que l'arrêté préfectoral est clair et précis, qu'il ne nécessite aucune interprétation. Nous reconnaissons, avec cette Cour, que l'arrêté préfectoral n'a pas autorisé la ville à faire des travaux définitifs, qu'il a seulement autorisé des travaux d'études. Mais que faut-il entendre par travaux d'études? C'est là, en présence du désaccord des parties, une question qui peut prêter au doute et soulever un débat sur la portée qu'il convient de donner à ces mots.

dame Guyot de Salins, veuve en premières noces du sieur Le Merle de Beaufond, agissant comme tutrice de Henri-Louis-Marie Le Merle de Beaufond, ladite dame assistée et autorisée de son

---

« Nous reconnaissons aussi que, si la convention intervenue, en juillet 1887, entre la ville et les propriétaires avait eu pour objet de régler toutes les questions relatives à l'occupation temporaire dont s'agit, c'est à l'autorité judiciaire qu'il eût appartenu de prononcer sur les contestations qu'elle pouvait faire naître.

« Mais cette convention réglait un point spécial : elle fixait l'indemnité due pour pertes de récoltes et réservait tous les droits des propriétaires. Elle ne pouvait faire obstacle à ce que les difficultés autres que celles relatives à cette indemnité fussent portées devant la juridiction ordinaire.

« Par ces motifs, nous estimons que la contestation que faisait naître l'exécution de travaux régulièrement autorisés appartenait à la juridiction administrative ; que, par suite, l'autorité judiciaire n'aurait pu en connaître. D'où il suit que le juge du référé, dont la compétence est limitée par celle du tribunal auquel il appartient, ne pouvait prescrire une expertise sur un débat qui échappait à la compétence de l'autorité judiciaire. Nous concluons à la confirmation du conflit. ».

En réalité, la décision ci-dessus transcrite renvoie au conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, la solution dernière sur la compétence. Les deux propositions sur lesquelles elle se fonde sont-elles exactes ? Est-il certain que la solution du litige nécessite une interprétation du sens et de la portée de l'arrêté d'occupation ? N'est-elle pas plutôt subordonnée uniquement à l'appréciation du mode d'exécution de cet arrêté, qui est d'ailleurs libellé comme tous ceux du même genre ? Le préfet autorise et ne pouvait autoriser que *des opérations d'études*. Ces expressions, ainsi que l'a dit avec raison, suivant nous, la Cour de Rennes, ne prêtent pas à l'équivoque : et nous ne croyons pas non plus qu'il suffise d'une dénégation quelconque de l'adversaire pour transformer en texte obscur un texe clair et intelligible pour tous. Il ne nous est nullement démontré qu'ici la dénégation portât sur le sens de l'arrêté et non pas sur son exécution. Les propriétaires allèguent que les travaux effectués impliquent et constituent une installation, une prise de possession définitives, tandis que la ville affirme n'avoir procédé qu'à des études préparatoires Tel est le seul point de fait qui divise les parties. C'est par un examen des lieux et de la nature des travaux qu'il devra être tranché, et non par une interprétation de l'arrêté. Nous serions donc disposé à écarter absolument cette question d'interprétation. Mais alors comment se justifiera l'application de la jurisprudence au litige actuel ? Nous en trouverions plus volontiers le motif dans ce fait, relevé par M. le commissaire du gouvernement, que ces sortes d'études se rattachent intimement au travail public dont elles sont le préliminaire obligé et qu'elles ont pour but de préparer. C'est cette considération qui a prédominé dans la pensée du Conseil d'État et qui, d'une manière générale, lui a paru devoir faire pencher la balance en faveur de l'autorité administrative. — Voy. les conclusions de M. Belbeuf, 22 janvier 1867, conflit Pajot (*Ann.* 1868 p. 585.)

Le Conseil d'État se reconnaît en effet compétent pour caractériser l'occupation et dire qu'elle constitue une dépossession et que le règlement de l'indemnité appartient, non au conseil de préfecture, mais au jury (7 janvier 1864, chemin de Mons et Guyot, *Ann.* 1864, p. 119); — pour rechercher préalable-

mari Charles Guyot de Salins, demeurant ensemble à Rennes, avenue de la Gare, n° 45, contre le maire de la ville de Lorient;

Vu l'exploit... portant assignation à la requête de la dame

---

ment au règlement de l'indemnité, si l'occupation a été autorisée dans un des cas prévus par la loi et pour annuler l'arrêté préfectoral qui autorisait une compagnie à conserver la possession du terrain jusqu'à l'époque indéterminée où elle serait admise à exproprier (2 février 1868, chemin de Saint-Ouen, p. 213, *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*); — pour déclarer que le percement d'une galerie souterraine n'avait pas pour objet une simple étude, mais était un commencement d'exécution du tunnel faisant partie du projet définitif : on annule l'arrêté préfectoral d'occupation et l'arrêté du conseil de préfecture qui l'avait déclaré valable (6 juin 1879, Remize, *Ann.* 1880, p. 959) ; — de même pour une voie de raccordement provisoire installée en vue de suppléer à l'insuffisance d'une ligne principale et non en vue de l'exécution d'un travail public régulièrement autorisé (14 février 1876, chemin du Nord, p. 153, *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*) ; — ou pour l'établissement d'une rampe d'accès à un chemin devant entraîner la dépossession définitive du sol (3 juillet 1869, Liaum et Despoux, *Ann.* 1870, p. 1012); dans cette affaire, le tribunal civil, avant de statuer sur le déclinatoire, avait ordonné une visite des lieux, et le Conseil d'État base sa décision sur les termes mêmes du déclinatoire et de l'arrêté de conflit. — Au contraire, lorsque le Conseil d'État estime, d'après les circonstances, qu'il n'y a qu'une occupation temporaire, il affirme la compétence du conseil de préfecture (22 janvier et 19 mars 1875, Colin et Cottin, *Ann.* 1877, p. 634).

Dans tous ces arrêts, le Conseil d'État se détermine d'après les faits résultant de l'instruction. Il est vrai que, le 29 novembre 1879 (ville de Saint-Chamond, p. 763, *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*, décision invoquée par M. le ministre de l'intérieur, ainsi qu'un arrêt sur conflit du 17 juillet 1861, p. 625), le tribunal des conflits, tout en admettant la compétence judiciaire dans le cas où les limites de l'autorisation seraient dépassées, a réservé pour l'autorité administrative l'interprétation d'un décret de concession de prise d'eau. Mais c'est qu'il y avait réellement débat sur le sens et l'étendue qu'il convenait de donner à ce décret. Il en était de même dans l'affaire jugée en 1861; le propriétaire soutenait que l'arrêté préfectoral s'appliquait seulement à une partie et non à la totalité de son terrain. Rien de semblable ne se rencontre, comme nous l'avons déjà dit, dans le conflit actuel. Il n'y avait à apprécier que des faits d'exécution et non à interpréter les termes ambigus d'un acte administratif.

On peut supposer, et c'est sans doute l'hypothèse la plus probable, que la juridiction administrative, partageant cette manière de voir, constate la parfaite clarté de l'acte dont l'interprétation lui est demandée et que, dès lors, elle doive se borner à rechercher, au moyen d'une expertise, si les travaux constituent une occupation définitive. Dans le cas où elle aboutirait à cette conclusion, les parties seraient renvoyées devant l'autorité judiciaire, qui aura été ainsi dessaisie à tort. De pareilles évolutions de procédure sont assurément fort regrettables au point de vue de la distribution d'une bonne et prompte justice.

Le droit attribué au préfet d'autoriser ces études, droit dont la base juridique est assez fragile, n'est pas même tempéré par les prescriptions formulées dans le décret du 8 février 1868. D'un trait de plume et sans autre avis, le préfet investit les agents de l'administration des pouvoirs les plus étendus et

Guyot de Salins, ès noms, au maire de la ville de Lorient, à comparaître devant le président du tribunal civil, jugeant en audience de référé, pour et attendu que le maire susdit s'est permis, sans droit et sans indemnité préalable, d'ouvrir sur plusieurs centaines de mètres de fraîches prairies et appartenant au mineur Le Merle de Beaufond, sis sur la commune de Queven, au village de Kermérieu, une douve très profonde, de plusieurs mètres, dans toute leur longueur, pour placement de tuyaux destinés à amener à Lorient les eaux de cours d'eau, sources et fontaines servant à l'abreuvage des bestiaux et à l'arrosement des prairies de plusieurs métairies appartenant audit mineur; voir, au principal, renvoyer les parties à se pourvoir; et cependant, dès à présent, voir M. le président, statuant en référé, commettre un ou trois experts, qui seraient dispensés du serment, visiteront les lieux, prendront tous renseignements utiles, constateront les dégradations commises, diront si les détournements d'eau n'ont pas pour effet de rendre la location des fermes de Kermérieu extrêmement difficile, estimeront la valeur de la dépréciation que subiraient de tous ces chefs les propriétés dudit mineur, dresseraient du tout procès-verbal qu'ils déposeraient au greffe; voir enfin M. le président faire défense à M. le maire de Lorient de continuer les travaux commencés et lui ordonner de remettre les lieux en leur ancien état;

Vu... ordonnance de référé chargeant des experts de constater si les travaux exécutés par la ville de Lorient dans la propriété du demandeur sont des travaux d'études faits conformément à un arrêté du préfet du Morbihan, du 17 décembre 1886, ou des travaux définitifs, si ces travaux se font ou se sont faits conformément à l'esprit et aux termes d'une convention arrêtée entre les parties le 6 juillet 1887 et, dans le cas contraire, indiquer en

---

les plus arbitraires sur toutes les propriétés indistinctement situées dans de nombreuses communes. Le devoir des juridictions compétentes est d'empêcher que les abus auxquels l'exercice de ce droit peut donner lieu ne soit poussé trop loin, et ce but ne peut être atteint qu'au moyen d'une répression sévère sous la forme d'indemnités. Il serait bien à souhaiter que des difficultés de compétence et de procédure ne vinssent pas aussi souvent entraver les plus légitimes réclamations.

Sur les motifs qui ont fait considérer comme voies de fait rentrant, pour le règlement des indemnités, dans la compétence judiciaire, les occupations ou extractions de matériaux non autorisées et sur l'extension du même principe aux autres espèces de dommages. (Voy. les notes sous deux arrêts des 23 novembre 1850, Guidet, *Ann.* 1850, p. 981; et 15 mai 1856, Galet, *Ann.* 1856, p. 468).

quoi ces travaux outrepassent l'arrêté de M. le préfet ou la convention du 6 juillet, et quel préjudice en résulte pour le moment ou peut en résulter dans l'avenir pour le propriétaire, et, si ce préjudice est momentané ou définitif, en apprécier la valeur;

Vu l'appel interjeté par la ville de Lorient... tendant à ce qu'il fût dit par la Cour d'appel de Rennes que le juge de référé n'était pas compétent à l'effet de commettre des experts pour apprécier le dommage causé par des travaux publics, et, en conséquence, à ce que l'ordonnance du 1er septembre 1887 fût infirmée;

Vu le mémoire en déclinatoire présenté le 1er octobre 1887 par le préfet du Morbihan et requérant le renvoi du mineur de Beaufond à se pourvoir, s'il le juge bon, devant la juridiction administrative compétente;

Vu les conclusions... des intimés, tendant au rejet du déclinatoire, et dans le même sens, les réquisitions du procureur général près la Cour de Rennes, du 17 du même mois;

Vu l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Rennes, le 12 mars 1888, qui, considérant que, si les tribunaux ordinaires n'ont pas à connaître les difficultés que soulève l'exécution régulière de travaux publics autorisés par un arrêté préfectoral, ils sont compétents pour apprécier les faits dommageables indûment perpétrés sur une propriété privée en dehors des limites tracées par cet arrêté; — considérant que l'arrêté du 17 décembre 1886, libellé en termes tellement clairs qu'il ne comporte aucune interprétation, visait exclusivement l'article 4 de la loi du 3 mai 1841 et donnait simplement à la ville de Lorient le droit de procéder aux études préalables que pouvait nécessiter son projet de captation des sources du Scave; — que ni cet arrêté, ni la convention qui l'a complété en déterminant à l'amiable les conditions dans lesquelles ces études seraient poursuivies et réglées ne permettaient à la ville de Lorient, alors surtout qu'elle n'opérait pas sur son territoire, d'entreprendre d'autres travaux que ceux prévus et autorisés; — considérant que les représentants du mineur de Beaufond, prétendant que les agents de la ville, loin de se renfermer dans le termes de l'arrêté et de la convention, avaient, sous prétexte d'études, établi des ouvrages définitifs et dommageables consistant en une occupation permanente, ont introduit un référé pour faire constater les voies de fait commises sans autorisation et sans droit; — que, dans de telles circonstances, ce magistrat était régulièrement saisi et qu'en ordonnant une expertise à laquelle les deux parties concluaient, il n'a fait qu'user de son droit et n'a point empiété sur les attribu-

tions de l'autorité administrative; par ces motifs et adoptant ceux des premiers juges, sans s'arrêter au déclinatoire, déboute la ville de Lorient de toutes ses fins et conclusions et la condamne à l'amende et aux dépens;

Vu... réquisitions à fin de sursis et arrêt l'ordonnant;

Vu... lettre de M. le Ministre de l'intérieur, estimant qu'il y a lieu de confirmer l'arrêté de conflit;

Vu les lois des 16-24 août 1790 et 10 fructidor an III, les lois des 28 pluviôse an VIII et 3 mai 1841, article 4;

Vu l'article 806 du Code de procédure civile;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

CONSIDÉRANT que devant le juge des référés les représentants du mineur Le Merle de Beaufond ont prétendu que l'arrêté du préfet du Morbihan du 17 décembre 1886, restreignait l'autorisation accordée à la ville de Lorient à *des opérations d'études;* qu'elle avait outrepassé les limites de cette autorisation en substituant aux opérations purement préparatoires et temporaires des travaux constituant en réalité l'exécution définitive du projet de dérivation en question dans les prairies du mineur susnommé; — que, de son côté, la ville de Lorient affirmait que les opérations auxquelles elle s'était livrée rentraient par leur nature dans la catégorie de celles que l'arrêté préfectoral avait autorisées sous la qualification de *travaux d'études* et qu'elle s'était conformée exactement aux prescriptions de l'arrêté; — que, dans de telles circonstances, et en présence d'une semblable contradiction sur le sens et l'étendue de l'autorisation accordée par l'autorité administrative, l'autorité judiciaire n'avait pas le droit d'interpréter elle-même l'arrêté préfectoral prédaté; qu'elle ne pouvait donc pas conférer à des experts une mission qui avait notamment cette interprétation pour objet; — d'où il suit que c'est à bon droit que le préfet de Morbihan a requis pour l'autorité administrative le droit de prononcer sur la question préjudicielle d'interprétation du sens et de la portée de l'arrêté préfectoral du 17 décembre 1886... (Arrêté de conflit susvisé confirmé. — Sont considérés comme non avenus l'ordonnance de référé du 1er septembre 1887 et l'arrêt de la Cour d'appel de Rennes, du 12 mars 1888, en tant qu'ils ont ordonné une expertise à l'effet de constater si les travaux exécutés par la ville de Lorient dans la propriété du demandeur sont des travaux d'études faits conformément à un arrêté du préfet du Morbihan du 17 décembre 1886.)

(N° 322)

[7 juillet 1888]

Conflits (Procédure en matière de). — Absence prétendue de l'insertion, dans l'arrêté de conflit, des textes attribuant compétence à l'autorité administrative. Allégation erronée. Textes visés et insérés (*). — (De la Rochefoucault.)

Voirie (Grande). — Route nationale. — Élagage d'arbres en bordure. — Propriété du sol. — Limites de la route. — Question préjudicielle. — Sursis.

Un cantonnier, ayant ébranché des arbres bordant une route nationale et s'étant approprié le produit de l'élagage, est cité en police correctionnelle par le propriétaire riverain, qui prétend que ces arbres sont situés sur son domaine et non sur les dépendances de la route. — Lorsque le tribunal, sans se dessaisir de la poursuite, a sursis à statuer jusqu'à ce qu'il ait été, par l'autorité compétente, procédé à la reconnaissance des limites de la route au lieu où s'élève la contestation il est suffisamment fait droit au déclinatoire. — Conflit annulé (**).

Vu l'arrêté, en date du 5 mai 1888, par lequel le préfet du département de l'Aude a élevé le conflit d'attributions dans l'instance pendante devant le tribunal de première instance de Limoux entre le sieur de la Rochefoucauld (Henri), propriétaire, demeurant au château de la Potherie (Maine-et-Loire), d'une part, et les sieurs Albigès et Saunière, cantonniers, domiciliés à Quillan, d'autre part;

Vu les exploits, en date du 9 mars 1888, par lesquels le sieur de la Rochefoucauld a assigné lesdits sieurs Albigès et Saunière à comparaître devant le tribunal correctionnel de Limoux pour se voir condamner solidairement à payer au requérant la somme de 300 francs à titre de dommages-intérêts, nonobstant toute amende pour avoir, le 17 mars 1887, contrairement à la défense qui leur a été faite par le fondé de pouvoirs du requérant, ébranché quatre arbres sis sur la propriété du sieur de la Roche-

(*) Voy. 9 décembre 1882, Patissier, p. 1016, et 11 décembre 1880, de Rubelles, p. 999 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

(**) Rapp. 8 mai 1850, conflit Poulain (*Ann.* 1850, p. 699).

foucauld et avoir enlevé le produit de cet élagage, ce qui constituerait un délit prévu et puni par le Code forestier et la loi de 1791, le terrain faisant partie d'un bois;

Vu le mémoire en déclinatoire... par lequel le préfet de l'Aude demande le renvoi de la cause à l'autorité administrative et la déclaration d'incompétence de l'autorité judiciaire, par le motif que le fait reproché aux cantonniers a été exécuté d'après les ordres de leurs chefs hiérarchiques pour l'entretien de la route nationale n° 117, sur le sol de laquelle les arbres sont situés; qu'ainsi l'examen du fait comporte la discussion et la critique d'un acte administratif accompli dans l'exercice des attributions conférées à l'administration par les lois et règlements sur la grande voirie;

Vu... (Conclusions en réponse au nom du sieur de la Rochefoucauld par lesquelles il demande au tribunal de retenir la cause et de statuer au fond; subsidiairement, de charger un expert de vérifier quelle est et peut être la largeur de la route nationale d'après les plans et actes administratifs existant à ce jour);

Vu le jugement... par lequel le tribunal de Limoux, jugeant correctionnellement et conformément aux conclusions prises par le procureur de la République, se déclare compétent, par le motif que le tribunal n'a pas, dans l'espèce, à connaître d'actes administratifs et à les apprécier, aucun acte de cette nature n'étant en cause; mais attendu que les sieurs Albigès et Saunière prétendent que les arbres sont sur le terrain dépendant de la route et qu'ils ont agi sous les ordres de leurs chefs; que cette question préjudicielle est du ressort de l'autorité administrative; avant de statuer, surseoit jusqu'à ce que les limites de la route, au lieu où s'élève la contestation, aient été déterminées par ladite autorité;

Vu... (Jugement de sursis);

Vu les observations du sieur de la Rochefoucauld concluant à l'annulation de l'arrêté de conflit, par le motif, en la forme, que l'arrêté ne vise pas, contrairement aux prescriptions de l'article 9 de l'ordonnance du 1er juin 1828, la disposition législative qui attribue à l'administration la connaissance du litige, et que, d'autre part, c'est avec raison que le tribunal a décidé qu'il y avait lieu, avant de statuer, de trancher une question préjucielle;

Vu... (Observations du Ministre des travaux publics tendant à la confirmation de l'arrêté de conflit);

Vu les lois des 16-24 avril 1790 et 16 fructidor an III;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831, le règlement du 26 octobre 1849 et la loi du 24 mai 1872;

Sur le moyen de forme :

Considérant que, dans son arrêté, le préfet a visé l'article 13, titre II, de la loi des 16-24 août 1790 et la loi du 16 fructidor an III, dont les termes ont été d'ailleurs textuellement insérés dans ledit arrêté; qu'il a ainsi satisfait aux prescriptions de l'article 9 de l'ordonnance du 1er juin 1828;

Au fond :

Considérant que l'action intentée devant le tribunal de Limoux soulevait la question préjudicielle de savoir si les arbres, à l'élagage desquels ont procédé les sieurs Albigès et Saunière, sont situés sur le sol de la route nationale n° 117 et ses dépendances, ou bien, au contraire, sur la propriété du sieur de la Rochefoucauld dont ils feraient partie;

Considérant que, par son jugement en date du 19 avril 1888, le tribunal a sursis à statuer jusqu'à ce qu'il ait été, par l'autorité administrative compétente, procédé à la reconnaissance des limites dè la route nationale n° 117, au lieu où s'élève la contestation, et qu'il soit ainsi établi si les arbres, objet du litige, se trouvent sur le sol dépendant de ladite route;

Considérant que, dans ces conditions, c'est à tort que le préfet, après avoir requis le tribunal de se dessaisir d'ores et déjà du débat porté devant lui, a élevé en l'état le conflit d'attributions... (Arrêté de conflit annulé.)

(N° 323)

[24 novembre 1888]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Parcelle déclassée. — Prise de possession par le riverain. — Action de la commune en réintégrande et en dommages-intérêts. — Compétence judiciaire. — (Commune de Saint-Cyr-du-Doret contre Marot).

Il appartient à l'autorité judiciaire de statuer sur l'action en réintégrande tendant à faire rétablir une commune dans la possession d'une parcelle distraite d'un chemin vicinal de grande communication en exécution d'un arrêté préfectoral fixant le tracé et les alignements du chemin, et dont s'est emparé un

propriétaire riverain de ladite parcelle en la faisant enclore d'une haie. — L'arrêté qui a délivré l'alignement et autorisé la plantation d'une haie ne saurait mettre obstacle à ce qu'il soit statué par l'autorité judiciaire sur les contestations relatives à l'exercice du droit de préemption.

Conflit (Procédure en matière de). — Justice de paix. — Action possessoire. — Conflit élevé en appel devant le tribunal civil. — Recevabilité.

Le conflit peut être élevé en matière possessoire devant le tribunal civil saisi sur appel de la sentence du juge de paix.

. . . .



PERSONNEL

(N° 324)

Août 1889

I. — INGÉNIEURS

1° NOMINATION.

Décret du 20 *août* 1889. — M. **Pruchon** (René), Conducteur de 1re classe, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe pour prendre rang à dater du 1er août 1889.

2° PROMOTIONS.

Décret du 10 *août.* — M. **Schoendoerffer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service du Gouvernement ottoman, est nommé Ingénieur en Chef de 2e classe pour prendre rang à dater du 12 août 1889.

Décret du 20 *août.* — M. **Salva** (Auguste), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er octobre 1889.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 16 *août.* — M. **Dubois** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché provisoirement dans le service de la navigation de la Belgique vers Paris, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine, pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg, en remplacement de M. **d'Ocagne**, précédemment appelé à un autre service.

M. **Dubois** est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ.

Arrêté du 9 *août.* — Une prolongation de congé d'un an sans traitement est accordée à M. **Weiss** (Georges), Ingénieur ordi-

naire de 3e classe, Professeur agrégé à la Faculté de Médecine de Paris.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 23 juillet. — M. **Mauris** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur du service central de l'Exploitation, à la résidence de Paris.

Arrêté du 9 août. — M. **Weill**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 2e classe, en congé renouvelable au service du Syndicat du Chemin de fer de Ceinture de Paris, est autorisé à entrer au service de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Lille.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **André** (Auguste), Ingénieur en Chef de 1re classe.	28 août 1889

M. **André** est, d'ailleurs, maintenu en fonctions jusqu'au 1er décembre 1889, par application de l'article 47 du décret du 9 novembre 1853.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 22 juillet. — Le service du Contrôle des études et travaux des chemins de fer du sud de la France, actuellement réparti entre les attributions de MM. les Ingénieurs en Chef **Dyrion** et **Périer**, est réorganisé comme il suit :

Ligne de Digne à Saint-André :

M. **Dyrion**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Digne.

Lignes de Draguignan à Meyrargues ;
— Draguignan à Grasse ;
— Draguignan à Saint-André par Castellane :

M. **Périer**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Draguignan.

Lignes de Saint-André à Nice ;
— Grasse à Cagnes :

M. **Aubé**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Nice.

Arrêté du 23 juillet. — Le service des travaux d'assainissement des barthes de Sames, Guiche et Bardos (ligne de Toulouse à Bayonne), précédemment confié à M. l'Ingénieur ordinaire

Moissenet, est rattaché au 7e arrondissement — Travaux neufs et entretien — du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi (M. **Frossard**, Ingénieur ordinaire à Bayonne).

Décret du 24 juillet. — M. **Menche de Loisne**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de M. **Mazoyer-Lagrange**, admis à la retraite.

Arrêté du 24 juillet. — Le siège du 4e arrondissement du Contrôle de l'exploitation des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée — Travaux neufs et entretien — vacant par suite du départ de M. **Descubes-Desgueraines**, est transféré de Mâcon à Chalon-sur-Saône.

M. **Tourtay**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Chalon, réunira à ses attributions l'arrondissement ci-dessus désigné.

Idem. — M. **Crahay de Franchimont**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Bordeaux, cesse d'être attaché au service hydraulique du département de la Gironde.

Il reste exclusivement attaché au service maritime du même département et aux Contrôles des réseaux d'Orléans et du Midi.

Idem. — Le service ordinaire du département de la Gironde, actuellement réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, formera trois arrondissements qui seront constitués comme il suit :

1° *Arrondissement du Nord* (Résidence : Libourne) :

Routes nationales nos 10, 10 *bis*, 89 et 137 — 142 kilomètres;
Reconstruction du pont suspendu de Guitres, sur l'Isle;
Navigation du Moron et de la Dronne.

M. **Boyé**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées attaché en outre au service de la navigation de l'Isle.

2° *Arrondissement du Centre* (Résidence : Bordeaux):

Routes nationales nos 136, 10 (de Saint-André-de-Cubzac à Bordeaux, y compris le pont de Cubzac) — traverses de Bordeaux — 78km,300;
Consolidation du pont de Bronne sur la Dordogne;
Pont suspendu de Sainte-Foy;
Etudes et travaux de reconstruction du pont de Bordeaux;
Navigation du Dropt.

M. **Hivonnait**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

M. **Hivonnait** reste d'ailleurs attaché au service des chemins de fer de Libourne à Langon et de Barbezieux à Saint-Mariens.

3° *Arrondissement du Sud* (Résidence : Bordeaux) :

Routes nationales n°s 10, 123 et 132 — 170 kilomètres ;
Reconstruction du pont suspendu de Langon ;
Navigation de la Leyre et du bas Ciron.

N..., Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

L'Ingénieur de l'arrondissement du Sud sera attaché, en outre, au service du chemin de fer de la Sauve à Eymet — Section de la Sauve à Mesterrieux.

Les Ingénieurs des trois arrondissements seront respectivement chargés du service hydraulique dans l'étendue de leur circonscription.

Arrêté du 24 juillet. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. **Salva**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bordeaux, est porté de deux à trois.

La ligne de la Sauve à Eymet — Section de la Sauve à Mesterrieux — actuellement comprise dans le 2e arrondissement (**M. Hivonnait**, Ingénieur ordinaire à Bordeaux) formera le 3e arrondissement (**N...**, Ingénieur ordinaire à Bordeaux).

Arrêté du 30 juillet. — **M. Fontaneilles**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence d'Aix, au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mâcon et du 2e arrondissement (ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône — Section de Saint-Gengoux à La Clayette) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Reboul**, en remplacement de **M. Descubes-Desgueraines**, mis en congé renouvelable.

Arrêté du 31 juillet. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda (**M. Pelletreau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Constantine) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises à M. l'Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est-Algérien, à Alger.

Le service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beïda (réseau de l'Est-Algérien) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Exploitation technique :*

M. Neveu-Derotrie, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Alger.

1° Voie et ouvrages d'art.

MM. **Souleyre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Constantine.
Beuque, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Constantine.

2° Matériel et exploitation.

MM. **Jacob**, Ingénieur des Mines, à Constantine.
Chaudoreille, Garde-Mines, à Constantine.

II. *Exploitation commerciale :*

MM. **Bernard**, Inspecteur principal, à Paris.
Bassaget, Inspecteur particulier, à Constantine.

III. *Surveillance administrative :*

M. **Arragon**, Commissaire de surveillance administrative, à Constantine.

Arrêté du 31 *juillet.* — M. **Forestier** (Georges), Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Poitiers, est chargé du service ordinaire et maritime du département du Morbihan et du service du canal de Nantes à Brest — 2e section, en remplacement de M. **Cottreau**, placé dans la situation de congé.

Arrêté du 2 *août.* — Les deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service maritime de Calais, sont réorganisés comme il suit :

1er arrondissement.

I. *Service ordinaire.*

Entretien, police et exploitation du port ;
Dragages du chenal et de la rade ;
Travaux et grosses réparations ;
Contrôle des voies ferrées des quais.

II. *Études et travaux neufs.*

Achèvement et règlement des comptes de tous les travaux d'amélioration du port déjà commencés (bassins des chasses, nouvel avant-port; bassin Carnot; forme de radoub ; bassin de batellerie).

M. **Charguéraud**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Calais.

M. **Charguéraud** reste chargé, pour le compte de la Chambre

de commerce de Calais, des travaux d'installation de l'outillage public du port.

2e arrondissement.

I. *Service ordinaire.*

Service des phares et balises, du cap Gris-Nez, à la limite du département du Nord;

Surveillance du littoral du cap Gris-Nez à Gravelines;

Contrôle des 1re, 2e, 3e, 4e, 5e et 8e sections des Wattringues du Pas-de-Calais.

II. *Etudes et travaux neufs.*

Reconstruction de la jetée Est et prolongement de la jetée Ouest;

Raccordement du chenal avec le canal de sortie de l'écluse de chasse;

Reconstruction du quai de marée et raccordement de l'avant-port avec les ouvrages de l'ancien port;

Reconstruction de l'écluse de l'ancien bassin à flot.

M. **Jullien**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Calais.

M. **Jullien** reste attaché au Contrôle des études du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre et au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais (canaux de Calais, de Guines, d'Ardres et de Mardyck).

Arrêté du 2 août. — M. **Berthet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Drôme et du service des chemins de fer de Crest à Aspres-lès-Veynes et de Nyons à Pierrelatte, est chargé du service ordinaire du département de Seine-et-Oise et du service des chemins de fer de Dreux à Auneau, Argenteuil à Mantes, Auneau à Etampes, Montereau à Melun et à Corbeil et Epinay à Luzarches, en remplacement de M. **Fournié**, appelé à un autre service.

Arrêté du 4 août. — M. **Leloutre**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Nancy, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thoux**, est chargé, à la résidence de Bordeaux, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de la Gironde et du 3e arrondissement (ligne de La Sauve à Eymet — Section de La Sauve à Mesterrieux) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salva** (Réorganisation).

Arrêté du 6 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne d'Oyonnax à Saint-Claude (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Travaux neufs et entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Clarard, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Lyon.
(D'Oyonnax à Saint-Claude inclus.)

II. *Exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Dougados, Ingénieur ordinaire des Mines, à Lyon.
(D'Oyonnax à Saint-Claude inclus.)

III. *Exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
de Pietra-Santa, Inspecteur particulier, à Paris.
(D'Oyonnax à Saint-Claude inclus.)

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Marchand**, commissaire de surveillance administrative, à Bellegarde.
(D'Oyonnax à Saint-Claude inclus.)

Arrêté du 7 août. — Le service du canal latéral à l'Oise et de la rivière d'Oise canalisée, réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, formera trois arrondissements qui seront constitués comme il suit :

1er Arrondissement :

De l'écluse de Chauny à la borne kilométrique 56 en aval du pont de Verberie.

M. **Dusuzeau**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Compiègne, attaché, en outre, au service ordinaire du département de l'Oise et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

2e Arrondissement :

De la borne 56 en aval du pont de Verberie à la borne 96 en amont du barrage de Boran.

M. **Alby**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Clermont. Il reste, d'ailleurs, attaché au service ordinaire du département de l'Oise.

3e *Arrondissement :*

De la borne 96 en amont du barrage de Boran à Conflans-Sainte-Honorine.

M. **Deslandres**, Ingénieur ordinaire à Pontoise.

Arrêté du 7 août. — M. **Deslandres**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de La Rochelle, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Strohl**, est chargé, à la résidence de Pontoise, du 3e arrondissement du service du canal latéral à l'Oise et de la rivière d'Oise canalisée, en remplacement de M. **d'Ocagne**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, qui reste exclusivement attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise et au service de liquidation du chemin de fer d'Epinay à Luzarches.

Idem. — M. **Domergue** (Henri), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence d'Embrun, au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est chargé, dans le département des Bouches-du-Rhône, du service ordinaire de l'arrondissement d'Aix, en remplacement de M. **Fontaneilles**, appelé à un autre service.

Arrêté du 16 août. — M. **Couvreux**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché, à la résidence de Dijon, dans les services de MM. les Ingénieurs en Chef **Fontaine** et **Bonneau du Martray**, est chargé dans le département de la Haute-Loire, du service de l'arrondissement de Brioude, en remplacement de M. **Bonhomme**, mis en congé renouvelable.

Arrêté du 19 août. — Le service de la navigation de la Vilaine-Inférieure, actuellement réparti entre les attributions de MM. **Forestier** et **Pocard-Kerviler**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, respectivement chargés du service du département du Morbihan et du service maritime du département de la Loire-Inférieure — 1re Section, sera compris en entier dans les attributions de M. l'Ingénieur en Chef **Pocard-Kerviler**.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour qui forme le 4e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Reboul** (M. **Lemoine**, Ingénieur ordinaire à Moulins) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er septembre 1889.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de **M. Reboul** est réduit de quatre à trois.

Arrêté du 21 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de Dreux à Saint-Georges, qui avait été provisoirement rattaché à celui du réseau départemental de l'Eure, est définitivement organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. Chabert, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
(1er Arrondissemement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.)

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

M. Weisgerber, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.
(1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.)

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

M. Marie, Inspecteur Principal, à Paris.
(3e Circonscription d'Inspecteur Particulier.)

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Dreux.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les Candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

26 *juillet.* — **M. Gradit** (Marius), Concours de 1882-n° 455, mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service hydraulique du département de la Haute-Garonne.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5 *août.* — **M. Doucet** (Louis), Concours de 1882-n° 319, mis à

la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service hydraulique du département de la Gironde.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° CONGÉS.

5 *août*. — M. **Bellanger** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

12 *août*. — M. **Le Moult** (Léopold), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, est mis en congé sans traitement pendant une année, et autorisé à accepter, près le Ministère de l'Agriculture, une mission à l'effet d'organiser, dans les départements de la région de l'Ouest, des Syndicats de hannetonnage.

Idem. — M. **Chateau** (Alfred), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne, est mis, sur sa demande, en congé de deux ans sans traitement pour affaires personnelles.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

9 *août*. — M. **Lambert** (Alfred), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer d'exercer les fonctions de Receveur municipal de la ville de Fécamp.

16 *août*. — M. **Brun** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie générale de railways à voie étroite, au Vénézuéla.

23 *août*. — M. **Durand** (Eugène), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la voirie municipale de la ville de Langres.

4° DISPONIBILITÉ.

24 *juillet*. — M. **Bernard** (Victor), Conducteur de 3e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'au 10 juillet 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

5° RETRAITES.

Date d'exécution.

M. **Guimonneau** (Adolphe), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . 1er juill. 1889

M. **Piroux** (Joseph), Conducteur principal, Ardennes, service du canal des Ardennes. . . . . 1er sept. 1889

M. **Magne** (Alfred), Conducteur principal, Seine, service municipal de la ville de Paris. . . . . 2 sept. 1889

M. **Flessière** (Nestor), Conducteur de 1re classe, Gard, service ordinaire . . . . 5 sept. 1889

M. **Royère** (Théophile), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi . . . . 27 sept. 1889

M. **Carré** (Charles), Conducteur principal, Aisne, service du canal de l'Oise à l'Aisne. . . . . 29 sept. 1889

M. **Renaudot** (Quentin), Conducteur de 1re classe, Côte-d'Or, service ordinaire . . . . 1er oct. 1889

M. **Vilmont** (Edouard), Conducteur principal, Alger, service de la circonscription de l'Ouest et Contrôle de l'exploitation technique du chemin de fer d'Alger à Orléansville . . . . 8 oct. 1889

M. **Caze** (Léon), Conducteur principal, Corrèze, service ordinaire. . . . . 15 oct. 1889

M. **Cuvelier** (Charles), Conducteur principal, Nord, service des voies navigables . . . . 18 oct. 1889

M. **Midard-Jamain**, Conducteur de 3e classe, détaché au service des travaux municipaux de la ville de Lille. . . . . 1er nov. 1889

6° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Bernard** (Jean), Conducteur de 3e classe, détaché au service des travaux publics de la Cochinchine . . . . 6 janv. 1889

M. **Tourbiez** (Théodore), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi. 28 mai 1889

M. **Fabre** (François), Conducteur de 2e classe, Tarn, service ordinaire. . . . . 20 juill. 1889

M. **Courtois** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Haute-Saône, service ordinaire. . . . . 21 juill. 1889

M. **Bergé** (Pierre), Conducteur de 2e classe, Haute-Saône, service de la navigation de la Saône et Con-

trôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est. . 11 août 1889

M. **Delor** (Alexandre), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . 18 août 1889

7° DÉCISIONS DIVERSES.

23 *juillet.* — M. **Thibault** (Victor), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, est mis en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de son traitement.

24 *juillet.* — M. **Rayac** (Hillarion), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Sénégal et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est attaché au service ordinaire du département du Gard.

Idem. — M. **Galliot** (Narcisse), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe, dans le département de la Seine, au service du bureau de l'Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi.

26 *juillet.* — M. **Avrilleaud** (Ernest), Conducteur principal, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'État, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Séguin** (Jean), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Charente et au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'État, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Terrien** (Hyacinthe) Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'État.

31 *juillet.* — M. **Goupil** (Gabriel), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Manche, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **Beuque** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Constantine et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer des Ouled-Rhamoun à Aïn-Beïda, cesse d'être attaché à ce dernier service.

M. **Beuque** est d'ailleurs attaché au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est-Algérien.

5 *août.* — M. **Broma** (Eugène), Conducteur de 2e classe, déta-

ché au service de l'hydraulique agricole du département de la Dordogne, est attaché au service ordinaire du même département.

9 *août.* — M. **Chaussarot** (Martin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Doubs, passe au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

12 *août.* — M. **Langard** (Edmond), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Mayenne.

Idem. — M. **Lafarge** (François), Conducteur principal attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Winterer** (Ambroise), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Jura, au service du canal du Rhône au Rhin, passe dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne.

23 *août.* — M. **Raucoules** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, passe au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

LOIS

(N° 325)

[29 mars 1889]

Loi fixant la taxe applicable aux objets de correspondance relatifs au service public et expédiés sans affranchissement par des fonctionnaires à des personnes vis-à-vis desquelles ces fonctionnaires ne possèdent pas la franchise postale.

. . . .

Article unique. — La taxe des objets de correspondance non affranchis, exclusivement relatifs au service public, provenant des fonctionnaires dont la désignation sera faite par décret, et adressés avec leur contreseing à des personnes vis-à-dis desquelles ces fonctionnaires n'ont pas le droit de franchise postale, est égale à la taxe d'affranchissement préalable dont lesdits objets étaient passibles.

Cette taxe est à la charge des destinataires. Les décrets désignant les fonctionnaires dont la correspondance de service pourra bénéficier des dispositions de la présente loi seront rendus sur la proposition du ministre des finances et insérés au *Journal officiel*.

. . . .

(N° 326)

[10 Avril 1889]

Loi qui autorise le département des Basses-Alpes à contracter un emprunt de 120.000 francs applicable aux travaux des chemins vicinaux et à s'imposer extraordinairement. (V. *Bull. des Lois*, XIIe série, p. 1109.)

(N° 327)

[26 avril 1889]

Loi portant modification de la Convention du 7 mai 1881 relative à la concession du desséchement des marais de Fos et du colmatage de 20.000 hectares de terrains de la Crau (Bouches-du-Rhône).

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 29 décembre 1888, entre le ministre de l'agriculture, d'une part, et la compagnie agricole du desséchement des marais de Fos et du colmatage de la Crau, représentée par MM. *O. Grille*, président du conseil d'administration, et *de Bonnemains*, administrateur, d'autre part;

Ladite convention ayant pour objet de remplacer la convention du 7 mai 1881, approuvée par la loi du 9 août 1881 (*) et relative à la concession du desséchement des marais de Fos et du colmatage de la Crau, et de modifier le cahier des charges annexé à cette convention.

Art. 2. — Les sommes dues par l'État en vertu de la garantie stipulée à l'article 6 de la convention du 29 décembre 1888, ainsi que les produits nets visés par l'article 13 de la même convention et les terrains des marais de Fos ou, en cas de vente desdits terrains, les rentes sur l'État français acquises par la compagnie concessionnaire à titre de remploi, seront affectés comme gage spécial et par privilège au payement des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés sous la garantie de l'État en vertu de l'article 11 de ladite convention.

A cet effet, les sommes à verser par l'État en vertu de sa garantie seront déposées dans les caisses du Crédit foncier ou de tel établissement financier qui sera désigné pour faire le service des emprunts contractés sous la garantie de l'État, avec affectation spéciale au service desdits emprunts, et l'État sera valablement libéré par le versement des sommes dues par lui dans les caisses de l'établissement financier ci-dessus visé.

Art. 3. — Sont abrogées les dispositions de la loi du 9 août 1881 et du cahier des charges annexé à la convention du 7 mai 1881 en tout ce qu'elles auraient de contraires à la présente loi,

(*) V. *Ann.* 1882, p. 529.

et notamment en ce qui concerne le colmatage de la Crau et des marais de Fos au moyen des limons de la Durance.

Art. 4. — La convention ci-annexée sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Seront également passibles du droit fixe de 3 francs les actes passés avec le Crédit foncier de France ou autres établissements financiers pour la réalisation des emprunts garantis par l'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1888, le 29 décembre ;

Entre le ministre de l'agriculture, agissant au nom de l'État, sous réserves de l'approbation des présentes par une loi.

D'une part ;

Et la compagnie agricole du desséchement des marais de Fos, et du colmatage de la Crau, dont le siège social est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 38, représentée par M. *O. Grille*, président du conseil d'administration, et M. *Ed. de Bonnemains*, administrateur, agissant en vertu des pouvoirs que le conseil d'administration leur a conférés par délibération en date du 10 novembre 1888, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de trois mois à dater de la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La concession faite à la compagnie agricole du desséchement des marais de Fos et du colmatage de la Crau, par la loi du 9 août 1881, ne recevra son effet, quant à présent, qu'en ce qui concerne le desséchement des marais de Fos, situés sur la rive gauche du canal d'Arles à Bouc, entre le Mas-Thibert et Fos.

La concession définie par le paragraphe 2 de l'article 1er de la convention du 7 mai 1881 est annulée.

Il sera pourvu à l'amélioration des terrains de la Crau au moyen d'irrigations dont la concession éventuelle est faite à la compagnie.

Toutefois cette concession éventuelle sera considérée comme nulle et non avenue si, avant le 1er janvier 1893, elle n'a pas été transformée en concession définitive par une convention complémentaire à soumettre à la sanction législative.

En conséquence, la convention du 7 mai 1881 et celle du 12 juillet 1886 annexée au projet de loi présenté le 13 juillet 1886 sont annulées, mais la concession restera régie par le cahier des charges annexé à la convention du 7 mai 1881, en tout ce à quoi il n'est pas dérogé par la présente convention.

Art. 2. — La compagnie constituée en vertu de l'article 2 de la convention du 7 mai 1881, sous le nom de *Compagnie agricole du desséchement des*

marais de Fos et du colmatage de la Crau, est autorisée à prendre le nom de *Compagnie agricole de la Crau et des marais de Fos.*

Art. 3. — Il sera, s'il y a lieu, procédé à nouveau aux formalités prescrites par l'article 3 de la convention du 7 mai 1881 pour la désignation du complément des terrains à comprendre définitivement dans le périmètre du dessèchement, sur la réquisition du ministre de l'agriculture, quand celui-ci en aura reconnu la nécessité.

Art. 4. — Tous les frais, à quelque titre que ce soit, pour l'établissement et l'entretien des travaux dépendant de la concession, seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Art. 5. — Sous réserve des dispositions qui pourront être adoptées dans la convention à intervenir en vertu de l'article 1er ci-dessus, seront imputées sur le capital-actions les dépenses pour achat des sept mille huit cents hectares de terrains déjà acquis, sur les douze mille à acquérir dans la plaine de la Crau, en vertu de la loi du 9 août 1881, lesdites dépenses effectuées à la date du 31 décembre 1885, y compris tous frais accessoires, étant arrêtés à la somme de 2.046.066^{f},19, étant entendu qu'a partir du 31 décembre 1885 (date du dernier compte vérifié et approuvé par l'administration), la compagnie n'a plus aucun droit à faire comprendre, au compte de premier établissement imputable sur le capital-obligations, les intérêts à 4 p. 100 l'an des dépenses faites pour acquisitions de terrains dans la Crau.

Art. 6. — Le ministre de l'agriculture, au nom de l'État, s'engage à garantir à la compagnie, pendant une période de cinquante années, l'intérêt et l'amortissement, pendant la même période, des dépenses faites chaque année, dans les dix-huit premières années de la concession, pour travaux de premier établissement imputables sur le capital-obligations.

Le taux de l'intérêt garanti correspondant aux dépenses de chaque exercice sera fixé par le ministre de l'agriculture, la compagnie entendue dans les limites du taux des prêts communaux effectués par le Crédit foncier de France.

Le montant total des dépenses ainsi garanties ne pourra, en aucun cas, excéder 12.000.000 de francs.

Le compte des dépenses faites chaque année, à imputer sur le capital-obligations et jouissant de la garantie de l'État, comprendra :

A. Les dépenses faites et payées pour achat de terrains dans les marais, travaux de toute nature, première mise en culture de ces terrains, construction de chemins de service, bâtiments d'exploitation ;

B. Les frais généraux d'études, de rédaction de projets, de personnel, de contrôle, d'administration et autres frais généraux, pour la part qui n'incombe pas au compte des frais annuels d'entretien et d'exploitation, ainsi que les intérêts des fonds avancés dans l'année, sans toutefois que le total de ces imputations puisse dépasser 12 1/2 p. 100 du maximum des dépenses garanties.

C. Les dépenses antérieures à la concession et de constitution, dont le total est d'ailleurs compris dans celui des chiffres arrêtés ci-après à l'article 7.

Sous réserve des dispositions qui seront adoptées dans la convention à inter-

venir, en conformité de l'article 1[er] ci-dessus, les comptes annuels de premier établissement, jusques et y compris celui de l'année 1891, au plus tard, comprendront en outre, à titre provisoire et dans les conditions ci-dessous spécifiées ·

D. Les dépenses faites et payées pour mise en culture des terrains que la compagnie possède actuellement dans la Crau, dans la mesure de ce qui est dès à présent possible.

Étant entendu que le total de ces imputations provisoires, tant pour les dépenses faites dans les exercices antérieurs et qui ont été vérifiées et approuvées par l'administration, que pour celles postérieures au 31 décembre 1885 jusqu'au 31 décembre 1891, ne pourra, à aucun moment, dépasser 1.000.000 de francs et que les terrains que la compagnie possède dans la Crau seront affectés, par gage spécial, au remboursement desdites dépenses.

En conséquence, jusqu'à concurrence du montant desdites dépenses, les produits nets provenant de la revente desdits terrains, au fur et à mesure de leur réalisation, seront, à titre de remboursement, affectés par la compagnie à l'œuvre du desséchement et viendront en déduction des dépenses imputables sur le capital garanti.

Enfin, tant que la garantie de l'État fonctionnera, la compagnie n'aura la libre disposition des revenus nets desdits terrains de la Crau ou des rentes acquises en remploi que jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour compléter à 5 p. 100 l'intérêt de son capital-actions, l'excédent, s'il y a lieu, devant être affecté au service des capitaux garantis en addition aux produits nets visés dans l'article 13 ci-dessous, et dans les conditions prévues audit article.

Art. 7. — Les dépenses faites dans le courant d'une année, d'après le compte qui en aura été dressé conformément à l'article précédant, et imputables sur le capital-obligations, donneront lieu, après qu'elles auront été justifiées, à une annuité garantie par l'État.

Cette annuité représentant l'intérêt et l'amortissement du montant desdites dépenses, au taux déterminé comme il est dit à l'article 6 ci-dessus, courra, pendant cinquante ans, à partir du 1[er] janvier de l'année qui suivra celle dans laquelle les dépenses auront été faites.

L'annuité totale garantie se composera chaque année de toutes les annuités pour lesquelles la durée de la garantie ne sera pas expirée.

Sur le vu des comptes présentés chaque année, le ministre de l'agriculture pourra fixer une annuité que la compagnie sera autorisée à négocier à titre de provision, en attendant le règlement définitif de ces comptes.

Les dépenses de premier établissement des exercices antérieurs au 1[er] janvier 1886 sont réglées :

Pour l'exercice 1882, à 587.130[f],58 ;

Pour l'exercice 1883, à 1.147.612[f],62 ;

Pour l'exercice 1884, à 1.049.682[f],14 ;

Pour l'exercice 1885, à 564.184[f],15 ;

Les dépenses faites pour acquisitions de terrains dans les marais et à imputer au compte de premier établissement, en vertu de la présente convention, à partir du 1[er] janvier 1886, étant arrêtées à 1.627.886[f],38.

Le montant des annuités garanties par l'État, correspondant aux dépenses ci-dessus, sera arrêté en conformité de la présente convention, sous la réserve que, pour fixer ce montant, il n'y aura pas lieu de revenir sur les comptes vérifiés et approuvés par l'administration, en appliquant aux émissions autorisées avant le 31 décembre 1885 un autre taux que celui de 4f,65 p. 100, amortissement compris.

Art. 8. — Un nouveau règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'État, les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de premier établissement ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Et jusqu'à la promulgation de ce nouveau règlement, celui du 12 juin 1883 restera en vigueur dans tout ce qu'il n'a pas de contraire à la présente convention.

Art. 9. — Les dépenses faites après l'expiration des dix-huit premières années de la concession et celles faites avant cette expiration, mais non justifiées dans le délai d'un an à compter de ladite expiration, ne seront point admises dans les capitaux garantis.

De même ne seront pas comprises dans les capitaux garantis les dépenses faites pour le dessèchement et la mise en culture du bassin dit *de l'Étourneau*, situé entre le canal d'Arles à Bouc et le canal dit *de la Vidange*. Ces dépenses seront prélevées, jusqu'à concurrence de 2.000.000 de francs sur les produits nets provenant de l'exploitation des marais, mais sans que les prélèvements annuels puissent dépasser 100.000 francs par an ; étant entendu que, par dérogation aux stipulations de l'article 10 du cahier des charges régissant la concession, les travaux du dessèchement de ce bassin pourront n'être terminés qu'à l'expiration du délai de dix-huit ans ci-dessus spécifié, sauf à la compagnie à pourvoir à l'exécution desdits travaux de dessèchement à l'aide de son fond de roulement, si les revenus nets des marais étaient insuffisants, et à se couvrir ultérieurement de ces avances sur les produits nets des marais, au fur et à mesure de leur réalisation, dans les limites maxima ci-dessus fixées.

Art. 10. — Les sommes que l'État, en vertu de sa garantie, aura avancées à la compagnie chaque année, porteront intérêt simple à 4 p. 100 jusqu'à parfait remboursement à partir du jour où ces avances auront été faites.

Il sera dressé par le ministre de l'agriculture, au commencement de chaque année, le compte des sommes dues à l'État par la compagnie au 1er janvier, en capital et intérêts, pour les avances ainsi faites. Une expédition de ce compte sera remise à la compagnie.

Le remboursement de ces avances et intérêts s'effectuera de la manière indiquée à l'article 13 ci-après :

Art. 11. — La compagnie aura la faculté de négocier chaque année, au moyen d'émissions directes d'obligations, ou par voie d'entente avec le Crédit foncier de France ou autres établissements, l'annuité correspondant aux dépenses dûment justifiées de l'année précédente.

Ces obligations seront émises dans la forme et aux époques qui seront déterminées par le ministre de l'agriculture.

Le capital total produit par ces émissions successives d'obligations ne pourra dépasser le capital de 12.000.000 de francs, y compris les émissions faites avant la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Sauf autorisation spéciale du ministre de l'agriculture, aucune autre émission d'obligations ou opération constituant des emprunts sous une forme quelconque ne pourra être effectuée, et, dans tous les cas, aucune somme représentant l'intérêt ou l'amortissement des dettes qui auraient été ainsi contractées par la compagnie ne sera admise dans les comptes destinés à établir, par la comparaison des recettes et des dépenses, les revenus nets de chaque année, et ce tant que l'État n'aura pas été entièrement remboursé de ses avances et intérêts.

Art 12. — A toute époque, tant que l'État n'aura pas été entièrement remboursé des avances faites par lui comme garant, et des intérêts de ses avances, les produits provenant de la revente des terrains appartenant à la compagnie seront :

Pour ceux provenant de la revente des terrains des marais, soit placés en rentes inaliénables sur l'État français au nom de la compagnie, soit employés à la libération anticipée de tout ou partie des emprunts contractés sous la garantie de l'État, la décision appartenant au ministre de l'agriculture, la compagnie entendue ;

Pour ceux provenant de la revente des terrains de la Crau, employés d'abord jusqu'à concurrence des dépenses prévues par le paragraphe D de l'article 6 (pour mise en culture des terrains de la Crau), conformément aux stipulations du troisième alinéa dudit paragraphe D ; puis, pour ce qui excédera le remboursement de ces dépenses [dont le maximum est limité ci-dessus à (1.000.000 de francs)], placés en rentes inaliénables sur l'État français au nom de la compagnie.

Un état de la revente des terrains faite chaque année sera adressé par la compagnie au ministre de l'agriculture dans le courant du mois de janvier de l'année suivante.

En outre, la compagnie, à titre de sanction des engagements qu'elle contracte par la présente convention, constituera, au profit de l'État, une hypothèque sur tous les terrains qui lui appartiennent dans la Crau et dans les marais, étant entendu que l'État donnera main-levée sur les terrains vendus, à charge par la compagnie d'en employer le prix en conformité des stipulations du présent article.

Art. 13. — Les sommes à verser par l'État, en vertu de sa garantie, seront déterminées par la comparaison de l'annuité totale garantie avec les produits nets réalisés provenant :

1° De l'exploitation des marais, déduction faite des sommes affectées, comme il est dit à l'article 9 ci-avant, à l'exécution des travaux de desséchement et de mise en culture du bassin de l'Étourneau ;

2° De l'exploitation des capitaux mobiliers provenant de la revente desdits marais.

Ces produits nets devront être augmentés, s'il y a lieu, des sommes visées au dernier alinéa de l'article 6.

A cet effet, la compagnie devra remettre au ministre de l'agriculture, dans les deux mois qui suivront chaque semestre, l'état des produits nets du semestre écoulé, avec le calcul des sommes dues à la compagnie en vertu de la garantie ou, s'il y a lieu, du compte de partage des produits nets avec l'État.

Les sommes ainsi dues seront versées par l'État à la compagnie, ou réciproquement par la compagnie à l'État dans les deux mois de la remise des comptes jusqu'à concurrence des 4/5, le dernier cinquième ne devant être payé qu'après complet apurement des comptes.

Les produits nets ci-dessus visés, ainsi que les sommes dues, s'il y a lieu, par l'État, en vertu de sa garantie, ainsi que les terrains des marais, ou, en cas de vente, les rentes sur l'État français acquises à titre de remploi, sont affectés, par gage spécial et à l'exclusion de tous autres créanciers, au service des emprunts contractés par la compagnie, en conformité des alinéas 1 et 2 de l'article 11 ci-dessus.

A cet effet, les sommes à verser par l'État en vertu de sa garantie seront déposées dans les caisses d'un établissement financier qui sera désigné pour faire le service des emprunts contractés sous la garantie de l'État, avec affectation spéciale au service desdits emprunts, et l'État sera valablement libéré par le versement des sommes dues par lui dans les caisses de l'établissement financier ci-dessus visé.

Lorsque l'ensemble des produits nets, affectés, comme il est dit ci-dessus, au service des capitaux garantis, excédera les sommes nécessaires pour servir l'intérêt et l'amortissement de l'ensemble des dépenses qui jouiront encore de la garantie d'intérêt de l'État, l'excédant, à quelque année qu'il se produise, sera attribué à la compagnie jusqu'à concurrence de 6 p. 100 de son capital-actions et le restant à l'État, jusqu'à complet remboursement de ses avances tant en principal qu'en intérêts.

Mais la compagnie aura toujours la faculté de se libérer par anticipation.

Art. 14. — Lorsque les emprunts contractés par la compagnie auront été entièrement remboursés et lorsque l'État aura été entièrement remboursé de ses avances et des intérêts simples calculés comme il est dit à l'article 10, la compagnie aura la libre disposition de ses revenus et capitaux, y compris les rentes sur l'État provenant de la revente des terrains, sous les réserves exprimées dans le cahier des charges et à la condition de renoncer à toute garantie de l'État.

Art. 15. — Si, à l'expiration du délai de garantie d'intérêt, c'est-à-dire au plus tard après la soixante-huitième année de la concession, l'État n'avait pas été entièrement remboursé de ses avances avec les intérêts, les sommes restant dues à cette époque continueraient à porter intérêt simple à 4 p. 100, et le remboursement en serait effectué au moyen d'annuités réparties sur les vingt-sept années suivantes.

Ces annuités seraient prélevées par privilège sur les revenus nets de la compagnie, y compris les rentes sur l'État provenant de la revente des terrains, et

au besoin sur les produits de la vente de ces rentes et des propriétés que la compagnie pourrait posséder.

Art. 16. — La convention à intervenir en conformité de l'article 1er ci-dessus déterminera les conditions dans lesquelles il sera procédé par la compagnie à l'acquisition des 4.200 hectares restant à acquérir par elle dans la Crau, pour porter à 12.000 hectares la surface des terrains destinés à être mis en culture.

Art. 17. — Les traités que la compagnie concessionnaire pourrait passer avec des fermiers ou des sociétés agricoles pour la mise en valeur définitive et l'exploitation, soit des marais desséchés, soit des terres améliorées de la Crau, seront soumis à l'approbation du ministre de l'agriculture tant que l'État n'aura pas été entièrement remboursé de ses avances avec les intérêts.

Art. 18. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation de la présente convention et du cahier des charges, seront jugées par le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 19. — L'article 22 du cahier des charges régissant la concession est modifié comme suit :

« Art. 22. — La compagnie exécutera les travaux par les moyens et les agents de son choix, sous le contrôle et la surveillance de l'administration, qui pourra réclamer à la compagnie toutes les justifications qu'elle jugera nécessaires concernant les prix d'exécution.

« Toutefois, tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur pour l'exécution des terrassements et ouvrages d'art, soit pour l'ensemble des travaux dépendant de la concession, soit pour la construction d'une ou de plusieurs sections de travaux dépendant de cette concession, est, dans tous les cas, formellement interdit, et il ne pourra être dérogé à cette règle générale qu'en vertu d'autorisation spéciale de l'administration.

« Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le cahier des charges, et spécialement par le présent article ainsi que de celles résultant des projets approuvés. »

. . . .

(N° 328)

[2 mai 1889]

Loi ayant pour objet la réalisation des ressources nécessaires aux avances autorisées par la loi du 24 juillet 1888 pour la construction des chemins vicinaux.

. . . .

Article unique. — Pour pourvoir à l'exécution des engagements que le ministre de l'intérieur a été autorisé par la loi du 24 juillet 1888 à contracter vis-à-vis des départements et des communes pour la construction des chemins vicinaux, l'émission des obligations du Trésor, échéance de 1907, autorisée par les lois des 22 juillet et 8 août 1885, pour la somme de 334.744.000 francs, sera élevée à celle de 342.744.000 francs, non compris les frais d'émission.

. . . .

(N° 329)

[29 mai 1889]

Loi concernant : 1° l'ouverture et l'annulation de crédits sur les exercices 1888 *et* 1889; 2° *l'ouverture de crédits d'exercices clos et périmés.* (V. *Bull. du Min. des Tr. p.*, p. 465.)

(N° 330)

[20 juin 1889]

Loi qui concède à la compagnie des chemins de fer de l'Est les deux lignes de Bricon au raccordement direct de Chaumont et de Vitry-le-François à Lérouville. (V. *Bull. du Min. des Tr. p.*, p. 563.)

(N° 331)

[25 juin 1889]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique, dans le département des Bouches-du-Rhône, des chemins de fer d'intérêt local d'Arles-Trinquetaille aux Salins de Giraud, et d'Arles-Trinquetaille aux Saintes-Maries.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Bouches-du-Rhône, des deux chemins de fer

d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, d'Arles-Trinquetaille aux Salins de Giraud et d'Arles-Trinquetaille aux Saintes-Maries.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement desdites lignes ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département des Bouches-du-Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 19 février 1889, entre le préfet des Bouches-du-Rhône, d'une part, et M. Marius Guillot, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer mentionnés à l'article 1er ci-dessus est fixé à 3.400.000 francs pour l'ensemble des lignes à construire, y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à la concurrence d'un maximum de 340.000 francs.

Toutefois, si la longueur de la première ligne excédait 36 kilomètres et la longueur de la seconde 32 kilomètres, et que l'excédant résultat, soit de modifications de tracé, soit de changements demandés ou approuvés par l'administration, cet excédant donnerait lieu a une augmentation proportionnelle du chiffre ci-dessus.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, pour l'ensemble des deux lignes, est fixé à 40.000 francs.

Art. 5. — Dans un délai de six mois, à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1889, et le 19 février,

Entre les soussignés :

M. Lagarde, commandeur de la Légion d'honneur, préfet du département des Bouches-du-Rhône, agissant au nom et pour le compte dudit département en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret portant règlement d'administration publique, en date du 20 mars 1882;

4° Des délibérations du conseil général, en date des 8 septembre 1887 et 12 avril 1888,

D'une part;

Et M. Guillot (Marius), ingénieur civil, demeurant à Marseille, rue de la Rotonde, 37, agissant en son nom personnel,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département des Bouches-du-Rhône, au nom de ce département, concède à M. Guillot (Marius) la construction, l'entretien et l'exploitation de deux lignes de chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, l'une d'Arles-Trinquetaille aux Salins de Giraud, et l'autre d'Arles-Trinquetaille aux Saintes-Maries.

Art. 2. — De son côté, M. Guillot s'engage à exécuter ces deux lignes de chemin de fer et à les exploiter pendant toute la durée de la concession en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Il s'engage notamment à faire, en ce qui le concerne, toute diligence pour obtenir la loi d'autorisation, et, cette loi une fois promulguée, à commencer les travaux dans un délai maximum d'un an à partir de la date de la loi et à les avoir complètement achevés dans un délai maximum de trois ans à partir de la même date.

Art. 3. — La concession aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à courir de la date de la loi qui approuvera la concession.

Art. 4. — Cette concession est faite sous le régime de la loi du 11 juin 1880, notamment des articles 13, 14 et 15 concernant les subventions de l'État et du département, et du décret réglementaire du 20 mars 1882, rendu en exécution de l'article 16 de ladite loi.

En conséquence, lorsque le produit brut annuel du chemin de fer sera insuffisant pour couvrir les dépenses de l'exploitation et 5 p. 100 par an du capital de premier établissement tel qu'il est fixé à l'article 6 de la présente convention, le département s'engage à subvenir au payement de l'insuffisance subsistant après déduction de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par la loi du 11 juin 1880, articles 13 et 14, et par la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, étant entendu que le chemin de fer concédé n'est pas destiné à recevoir les véhicules des grands réseaux.

Art. 5. — La subvention due par le département sera payée dans les deux

mois après que le ministre des travaux publics aura arrêté annuellement le chiffre des subventions dues par l'État et le département, suivant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 7 du décret réglementaire du 20 mars 1882. Les payements en retard seront passible d'un intérêt de 5 p. 100 au profit du concessionnaire. Les sommes payées pour ces intérêts ne feront pas partie des subventions.

Conformément à l'article 9 du décret du 20 mars 1882, le concessionnaire pourra, en présentant son compte annuel, demander une avance sur la somme qui lui sera due à titre de subvention.

Lorsque le montant de cette somme aura été fixé par le ministre des travaux publics, la part afférente au département devra être payée dans un délai de un mois, faute de quoi cette somme portera intérêts à 5 p. 100 l'an jusqu'à l'époque fixée au paragraphe 1er pour le payement de la subvention définitive.

Art. 6. — Le capital de premier établissement est fixé, au maximum, à la somme de 3.400.000 francs. Ce maximum est établi en vue d'une circulation journalière de trois trains réguliers dans chaque sens. Ce maximum s'applique au tracé tel qu'il est figuré sur le plan de l'avant-projet et alors même que les modifications de détail porteraient la longueur à 68 kilomètres au maximum; mais toute la longueur en plus de ce chiffre résultant, soit de modifications du tracé, soit de changements demandés ou approuvés par l'administration, donnera lieu à une augmentation proportionnelle du maximum fixé ci-dessus.

La longueur kilométrique totale sera déterminée par un chaînage contradictoire, auquel il sera procédé après l'achèvement des travaux, en suivant les rails de la voie principale. Le mesurage aura lieu sans solution de continuité entre l'axe du bâtiment de la station d'Arles-Trinquetaille et ceux des bâtiments des stations de Salins de Giraud et des Saintes-Maries.

Art. 7. — Les frais d'exploitation sont également arrêtés au maximum à 2.000 francs par kilomètres, plus le tiers de la recette kilométrique brute, impôts déduits.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE 1er.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges, partira d'Arles-Trinquetaille, passera par ou près Gageron, Villeneuve, La Chassagnette, Le Sambuc, Peaudure, Albaron, Château-d'Avignon, pour aboutir aux Salins de Giraud et aux Saintes-Maries.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de un an, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que les lignes concédées soient livrées à l'exploitation dans un délai de trois ans, à partir de la date déclarative d'utilité publique.

Art. 3 à 5. — (Voir *le cahier des charges type.*)

Art. 6 [*comme au type* (35.000 francs)].

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,50, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,80; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2m,20.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,85.

L'épaisseur, etc. (Voir *le type*.)

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 150 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 20 millièmes.

Une partie horizontale, etc. (*comme au type*).

Art. 9 (*comme au type*).

. . . .

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localitées indiquées ci-après :

Trinquetaille, les Salins de Giraud et les Saintes-Maries. En outre, cinq haltes seront établies entre Trinquetaille et les Salins de Giraud et sept entre Trinquetaille et les Saintes-Maries.

Si, pendant, etc. (*comme au type*).

Art. 10 (*comme au type*).

Art. 11. — Lorsque le chemin, etc. (*comme au type*).

. . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 4m,20. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de 7m,50.

Art. 12 (*comme au type.*)

. . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4m,20 pour les chemins à une voie, et de 7m,50 sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4m,60.

Art. 13 et 14 (*comme au type.*)

Art. 15. — (1er paragraphe, *comme au type.*)

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4m,20 de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et 7m,50 sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché, etc. (*comme au type*).

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m,20 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 7m,50 de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 5m,20. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4m,60. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18 (*comme au type*).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 80 centimètres d'axe en axe.

Art. 20 à 28 (*du type*).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30 (*comme au type*).

Art. 31 [*comme au type* (2 classes)].

Art. 32 [*comme au type* (trois)].

Art. 33 (*comme au type*).

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession et sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Art. 35 et 36 (*comme au type*).

Art. 37 [*comme au type* (80.000 fr.)].

Art. 38 à 40 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41 à 52 (*comme au type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 à 56 (*comme au type*).
Art. 57 (*comme au type*).

. . . .

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 64 (*comme au type*).
Art. 65 [*comme au type* (50 francs)].
Art. 66 [*comme au type* (80.000 francs)].
Art. 67 [*comme au type* (Marseille)].
Art 68 [*comme au type* (Bouches-du-Rhône)].
Art. 69 (*comme au type*).

. . . .

(N° 332)

[29 juin 1889]

Loi ayant pour objet l'approbation d'un traité passé entre la compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie des chemins de fer du Cambrésis.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvé le traité, en date du 26 mai 1888, conclu entre la compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie des chemins de fer du Cambrésis.

Les avances que la compagnie du Nord s'engage à faire par ledit traité ne pourront toutefois être réalisées qu'autant que le capital-actions de la compagnie du Cambrésis aura été augmenté des sommes nécessaires, en sus desdites avances, pour assurer le payement tant des travaux déjà exécutés que de ceux qu'exige encore l'achèvement du réseau concédé à cette dernière compagnie.

Art. 2. — Les résultats du traité approuvé par l'article 1er seront, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, compris, en recettes et en dépenses, dans son compte annuel d'exploitation.

. . . .

TRAITÉ

Entre :

La compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège social est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par :

MM. Hyppolite-Gaston Griolet,
André-Jean-Laurens de Waru,
Omer-Henri Vallon,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et comme autorisés spécialement à réaliser le présent traité, par décision de l'Assemblée générale des actionnaires, en date du 29 avril 1887,

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer du Cambrésis, dont le siège social est à Cambrai, 21, rue Porte-Robert, représentée par M. F. Georges, président du conseil d'administration de ladite société, agissant en cette qualité et comme spécialement autorisé à réaliser ce présent traité, par délibération de l'assemblée générale de ses actionnaires, en date du 25 mai 1887, et décision du conseil d'administration de ladite compagnie en date du même jour,

D'autre part ;

Il a été exposé ce qui suit :

1° La société des chemins de fer du Cambrésis a construit et exploité une ligne de Cambrais au Cateau et à Catillon, aux dépenses de construction de laquelle elle a pourvu par une émission d'actions et une émission d'obligations représentant chacune une somme d'environ 1.300.000 francs;

2° Le conseil général du département du Nord a, dans sa séance du 11 mai 1882, concédé à la société des chemins de fer du Cambrésis une ligne de Denain à la limite du département vers le Catelet, et le conseil général du département de l'Aisne a, dans sa séance du 4 mai 1882, concédé à la même société une ligne partant de la limite du département du Nord et aboutissant au Catelet ; les deux concessions, ayant ensemble une longueur d'environ 50 kilomètres, ont été déclarées d'utilité publique le 26 septembre 1882 (*); d'autre part, le conseil général du département de l'Aisne a, dans sa séance du 20 juillet 1883, concédé à la même société une ligne du Catelet à Saint-Quentin d'une longueur de 26 kilomètres environ, déclarée d'utilité publique le 28 juillet 1885.

La subvention accordée par les départements du Nord et de l'Aisne est de dix annuités d'environ 35.000 francs pour la ligne de Denain au Catelet, et la subvention accordée par le département de l'Aisne est de dix annuités d'environ 13.000 francs pour la ligne du Catelet à Saint-Quentin, auxquelles se joignent les subventions communales ou particulières s'élevant à 125.000 francs

(*) V. *Ann.* 1883, p. 889.

environ pour la première ligne, et à 117.000 francs pour la seconde, payables sans intérêts en annuités, dont le nombre est variable, mais ne dépasse pas dix.

Par application de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et de l'article 12 du décret du 20 mars 1882, ces subventions motiveront, de la part de l'État, des subventions dont le maximum annuel a été fixé à 18.030 francs pour la ligne de Denain au Catelet, et à 8.400 francs pour celle du Catelet à Saint-Quentin, par les lois déclaratives d'utilité publique du 26 septembre 1882 et du 28 juillet 1885.

Pour assurer, dans les conditions les meilleures et les plus économiques, la construction et l'exploitation des lignes qui lui ont été concédées, la société des chemins de fer du Cambrésis a demandé à la compagnie du Nord : d'une part, de lui faire l'avance de tout ou partie du capital qu'elle sera autorisée à emprunter pour construire la ligne de Denain au Catelet et à Saint-Quentin; d'autre part, de lui donner son concours pour l'exploitation de ses lignes de Cambrai à Catillon et de Denain au Catelet et à Saint-Quentin, en la faisant profiter de l'organisation et des ressources des lignes existantes, par la fusion de certains services, ainsi que pour l'entretien et les réparations du matériel fixe et roulant pour le service des gares communes, etc.

Dans ces conditions, et en raison du rôle d'affluent auquel la société du Cambrésis destine ses lignes, la compagnie du Nord a consenti à lui prêter le concours qui lui était demandé, et les deux compagnies sont convenues de ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du Nord consent à faire à la société des chemins de fer de Cambrésis l'avance d'un capital représentant, à 4 p. 100, la totalité des subventions que la société recevra par annuités des départements, des communes et des particuliers, conformément aux prévisions ci-dessus.

Pour couvrir la compagnie du Nord de cette avance, la société des chemins de fer du Cambrésis cède, délègue et transporte à la compagnie du Nord, qui accepte, tous ses droits auxdites subventions.

Art. 2. — En outre, et en vue de dispenser ladite société de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire ultérieurement l'avance des sommes dont elle pourra avoir besoin pour construire lesdites lignes, mais seulement jusqu'à concurrence d'une somme de 35.000 fr. par kilomètre.

A la garantie de cette somme, la société des chemins de fer du Cambrésis cède, délègue et transporte à la compagnie du Nord, ce qui est accepté par MM. Griolet, de Waru et Vallon, ès qualités, le montant en principal et intérêts des sommes que la société du Cambrésis aura à recevoir de l'État, à titre de subventions, garantie d'intérêts, ou pour tout autre cause, notamment en vertu des lois des 26 septembre 1882 et 28 juillet 1885, et ses droits jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédant annuel des recettes sur les dépenses d'exploitation des lignes susindiquées, tel que cet excédant sera dû à la société du Cambrésis par la compagnie qui exploitera.

La société du Cambrésis met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État, les départements et les communes ou particu-

liers, résultant notamment des traités de concession et des lois déclaratives d'utilité publique, et aussi dans ses droits contre la compagnie exploitante.

La société du Cambrésis s'oblige à réitérer ces transports et délégations à ses frais à toute réquisition de la compagnie du Nord et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

La société du Cambrésis a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, des ampliations des traités de concessions passés avec les départements.

Art. 3. — Les sommes avancées par la compagnie du Nord, en vertu de l'article qui précède, produiront intérêt simple à 4 p. 100 à compter de chaque versement. Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts dus sur chaque versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Le remboursement en sera assuré par une annuité payable en deux termes égaux, les 1er juillet et premier janvier de chaque année.

Les annuités seront calculées du jour de l'arrêté de compte jusqu'au 31 décembre 1950, d'après le taux moyen de l'intérêt (y compris la prime de remboursement et les frais et droits accessoires) des émissions d'obligations de la compagnie du Nord pendant une année avant l'arrêté de compte.

Art. 4. — Les avances ci-dessus énoncées ne seront exigibles pour la portion afférente à chaque section de la ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration sur la production des mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge, par ladite société, de justifier qu'elle ne se trouve grevée d'aucune autre dette.

Art. 5. — En cas de non payement total ou partiel, à l'échéance prévue, des annuités et subventions, ou d'insuffisance du produit net, la somme restant due à la compagnie du Nord produira intérêt 4 p. 100 à compter de l'échéance.

Les sommes qui resteraient dues au 31 décembre 1950 continueront à être garanties par les subventions annuelles dues par l'État, conformément aux lois des 26 septembre 1882 et 28 juillet 1883.

Art. 6. — A raison des dispositions qui précèdent, la société des chemins de fer du Cambrésis ne pourra céder son exploitation à une compagnie qu'autant que celle-ci aurait été agréée par la compagnie du Nord.

La société du Cambrésis s'engage, en outre, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux, lignes, embranchements ou autres, et à ne faire aucune émission d'obligations ou autre emprunt sans l'assentiment de la compagnie du Nord, qui pourra, en conséquence, prendre, à ce point de vue, communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 7. — La société des chemins de fer du Cambrésis se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures, wagons, chariots, trucks, etc., dans les ateliers de ladite compagnie.

Art. 8. — Les parties font élection de domicile, savoir :

La société du Cambrésis, à Paris, quai de Grenelle, n° 61, chez M. Chevalier, administrateur ;

Et la compagnie du Nord, en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 9 — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu, seront à la charge de la société des chemins de fer du Cambrésis.

Art. 10. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'à la condition que la société des chemins de fer du Cambrésis obtienne l'ensemble des subventions ci-dessus prévues et qu'après qu'il aura été approuvé par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats, en recettes et en dépenses, à son compte annuel d'exploitation.

Fait double, à Paris, le 26 mai 1888.

. . . .

(N° 333)

[6 juillet 1889]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Allier, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Montvicq à Commentry.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Allier, du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Montvicq à Commentry, par ou près Malicorne.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de l'Allier est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 29 décembre 1887, entre le préfet de l'Allier, d'une part, et la société générale des chemins de fer économiques, d'autre part

Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer mentionnés à l'article 1er de la loi du 20 août 1883 et à l'article 1er de la présente loi est fixé à 12.708.000 francs, non compris une augmentation éventuelle de 692.000 francs pour travaux complémentaires.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, en ce qui concerne lesdits chemins de fer, est fixé à la somme de 207.325 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations, pour l'exécution de la ligne de Montvicq à Commentry, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances et après l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne.

Le capital à réaliser en obligations ne pourra être supérieur aux quatre cinquièmes des dépenses d'établissement de la ligne mise en exploitation, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas quatre cinquièmes du montant de l'intérêt à 5 p. 100 garanti sur lesdites dépenses.

Art. 6. — Le capital de la société générale des chemins de fer économiques ne pourra être engagé directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1887, le 29 décembre.

Entre les soussignés :

M. F. Duflos, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département de l'Allier, agissant au nom et pour le compte dudit département en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° De la convention du 15 mai 1883, passée entre le préfet de l'Allier et la société des chemins de fer économiques pour la concession des chemins de fer d'intérêt local de l'Allier, ladite convention approuvée par la loi du 20 août 1883 (*) déclarative d'utilité publique de ces chemins de fer et portant, en son article 7, les dispositions suivantes :

(*) V. *Ann.* 1884, p. 298.

« Dans tous les cas, le département se réserve de concéder à la société générale des chemins de fer économiques une voie spéciale entre Montvicq et Commentry, de manière qu'il n'y ait aucune solution de continuité entre Varennes et Chambauchard.

« Dans ce cas, la section dont il s'agit serait construite et exploitée aux prix et conditions du présent traité.

« Pour satisfaire aux prescriptions de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à celle du paragraphe 3 de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, l'augmentation du capital de premier établissement garanti à prévoir de ce chef...

. . . .

est fixée à forfait à 72.000 francs par kilomètre, soit un total de 648,000 fr. »

4° De la délibération du conseil général, en date du 29 décembre 1887,

D'une part;

Et M. Emile Level, officier de la Légion d'honneur, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 9 décembre 1887,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Allier concède à la Société générale des chemins de fer économiques la construction et l'exploitation d'une section de ligne spéciale entre Montvicq et Commentry.

Cette section de ligne sera en tout conforme aux lignes concédées à la même société par la convention du 15 mai 1883 et déclarées d'utilité publique par la loi du 20 août suivant. Elle sera établie suivant les conditions du cahier des charges annexé à la convention susvisée complétées par les dispositions suivantes :

1° La section de Montvicq à Commentry sera exécutée conformément au tracé arrêté par le conseil général aux termes des délibérations des 5 mai et 26 août 1886;

2° Elle devra être terminée dans le délai d'un an après le commencement des travaux;

3° Le projet d'ensemble sera remis au préfet dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique;

4° La section comprendra une station à Malicorne.

Art. 2. — La concession est faite aux conditions générales de la convention du 15 mai 1883 et aux conditions particulières contenues à l'article 7 de ladite convention.

En conséquence, le capital de premier établissement garanti est fixé à 72.000 francs par kilomètre et à 648.000 francs au maximum pour l'ensemble de la section.

Le minimum spécial des frais d'exploitation garanti, tant que le réseau ne sera pas complètement terminé, est fixé à 3.495 francs par kilomètre.

. . . .

DÉCRETS

(N° 334)

[14 février 1889]

Décret relatif à la construction d'un bas-port avec double estacade sur la rive gauche du Rhône en aval du pont suspendu du Theil.

. . . .

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un bas-port avec double estacade sur la rive gauche du Rhône, en aval du pont suspendu du Theil, conformément aux dispositions de l'avant-projet en date des 15-20 février 1888, dont la dépense est évaluée à 36.200 francs.

2° La dépense sera imputée sur les crédits inscrits à la deuxième section du budget ordinaire du ministère des travaux publics pour amélioration des rivières.

3° Il est pris acte de la délibération du 18] août 1888, par laquelle le conseil municipal de Montélimar a déclaré renoncer formellement, en ce qui concerne le port projeté, à toute perception des droits qui lui sont abandonnés par les lois du 11 frimaire an VII et du 5 avril 1884 pour locations d'emplacements ou permis de stationnement.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 335)

[21 février 1889]

Décret relatif au parachèvement de la digue d'enceinte et du goulet de l'écluse des chasses du bassin de retenue du port de Honfleur (Calvados).

. . . .

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de parachèvement de la digue d'enceinte et du goulet de l'écluse des chasses du bassin de retenue du port de Honfleur (Calvados), conformément aux dispositions du projet dressé les 22 août-25 septembre 1888 par les ingénieurs du département du Calvados et à l'avis en date du 29 octobre 1888 du conseil général des ponts et chaussées

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 550.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites au budget du ministère des travaux publics, deuxième section (*Amélioration et achèvement des ports maritimes*).

(N° 336)

[21 février 1889]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramways entre la station de Gargan-Livry et Livry-Ville.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, entre la station de Gargan-Livry et Livry-Ville, suivant les dispositions générales du plan modifié ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de locomotives, destiné au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messagerie.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non-avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramway susmentionné, par la commune de Livry, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé, le 11 novembre 1886, entre le maire de Livry, au nom de la commune, d'une part, et la compagnie des chemins de fer de l'Est, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité ainsi que les plan et cahier des charges mentionnés

aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

. . . .

TRAITÉ

POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION D'UN TRAMWAY A VAPEUR ENTRE LA VILLE DE LIVRY ET LA STATION DE GARGAN-LIVRY SITUÉE SUR LA LIGNE DE BONDY A AULNAY-LES-BONDY.

Entre :

1° La commune de Livry représentée par M. Ernest Masson, maire, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par le conseil municipal, par décision du 9 octobre 1886, et conformément à la décision du conseil municipal en date du 15 février 1885, approuvées par arrêté préfectoral en date du 28 octobre 1886;

2° Et la compagnie des chemins de fer de l'Est représentée par MM. Ch. Berthier et Renaudin, administrateurs, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 11 novembre 1886,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La commune de Livry, voulant relier l'intérieur de la ville avec la ligne de Bondy à Aulnay-les-Bondy, exploitée par la compagnie de l'Est, s'engage à faire les démarches nécessaires auprès de l'administration supérieure, à l'effet d'obtenir la déclaration d'utilité publique et la concession jusqu'au 26 novembre 1954, d'un tramway à vapeur reliant la station de Gargan-Livry à la ville de Livry.

Art. 2. — Le tramway est destiné au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messageries; il partira de la bifurcation de la route nationale n° 3, au point de jonction de la route départementale n° 28 dite de Sevran, suivra la route nationale n° 3 et se raccordera avec la station de Gargan-Livry.

Art. 3. — La commune de Livry s'engage à rétrocéder ladite concession à la compagnie de l'Est et à la subroger à tous les droits et à toutes les obligations qui résulteront, pour la commune, de l'acte de concession et du cahier des charges y annexé.

La compagnie de l'Est accepte ladite rétrocession, sous la réserve formelle qu'elle sera autorisée, conformément à l'article 2 de la loi du 20 novembre 1883 approuvant la convention du 11 juin 1883, à porter au compte unique des recettes et des dépenses prévu par l'article 9 de ladite convention les recettes et les dépenses de toute nature pouvant résulter du présent traité.

Art. 4. — Le présent traité est fait pour la durée de la concession du tramway à la commune de Livry.

Art. 5. — Les frais de timbre du présent traité et de toutes annexes, ainsi que l'enregistrement, seront à la charge de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Art. 6. — Le présent traité ne sera valable et définitif qu'après qu'il aura

reçu l'approbation du Gouvernement et celle de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie de l'Est.

Fait double à Paris, le 11 novembre 1886.

E. RENAUDIN, CH. BERTHIER.

Le maire,

ERNEST MASSON.

CAHIER DES CHARGES

POUR LA CONCESSION DU TRAMWAY A VAPEUR DE GARGAN-LIVRY A LIVRY-VILLE.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messagerie.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de la bifurcation de la route nationale n° 3 au point de jonction avec la route départementale n° 28 dite de Sevran, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 3, pour se raccorder avec la station de Gargan.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis de telle façon qu'ils puissent être terminés dans un délai d'un an à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,80, et la largeur du matériel roulant, y compris toute saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 3m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

Art. 5 — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 80 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 15 millimètres.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 6 (*comme au type*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera

sur une couche de ballast exclusivement composé de graviers de $2^{m},24$ de largeur et d'au moins $0^{m},35$ d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 8 et 9 (*comme au type.*)

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses en bois et réunis par des éclisses.

Art. 11. — Les voitures ne devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs qu'aux points suivants :

Poteau de la Fosse-Maussoin;

Poteau de la Barrière;

Poteau de Sévigné;

Bureau de Livry-ville;

Poteau de Vaujours (terminus de la ligne).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^{m},50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*comme au type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sera le même que sur la ligne de Bondy à Aulnay entre Bondy et Gargan.

Art. 15. — Les trains se composeront de huit voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de vingt kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 26 novembre 1954.

Art. 17 à 22 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse

qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Tarif.

DÉSIGNATION		PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE		fr.	fr.	fr.
Grande vitesse.				
Voyageurs.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,100
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Enfants	Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. — De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. — Au-dessus de 7 ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)		0,010	0,005	0,015
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.				
Marchandises transportées à grande vitesse.				
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs		0,20	0,16	0,36

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 24 (*comme au type*).

Art. 25. — (Art. 27 *du type*).

Art. 26 et 27. — (Art. 28 et 29 *du type*).

Art. 28. — Les denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

Art. 29. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement et de déchargement, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 30. — Le concessionnaire ne sera pas tenu de faire le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires des marchandises qui lui sont confiées.

Art. 31. — (Art. 33 *du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 32 et 33. — (Art. 35 et 36 *du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 34. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu dans le mois qui suivra le décret de concession à la caisse centrale du Trésor public.

Art. 35. — [Art. 38 *du type* (1.000 fr.)].

Art. 36. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 37 et 38. — (Art. 40 et 41 *du type*).

Vu pour être annexé au traité en date de ce jour.

Paris, le 11 novembre 1886.

Signé : E. Renaudin, Ch. Berthier.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Le maire,

Signé : Ernest Masson.

(N° 337)

[7 mars 1889]

Décret relatif au jeaugeage des navires de commerce.

. . . .

Art. 1er. — Le tableau de l'article 3 du décret du 24 mai 1873 est complété ainsi qu'il suit :

LONGUEUR TOTALE DES NAVIRES	NOMBRE de divisions à effectuer
5e classe de 69 mètres exclusivement à 85 mètres inclusivement.	12
6e classe de 85 mètres exclusivement à 103 mètres inclusivement.	14
7e classe de 103 mètres exclusivement à 122 mètres inclusivement.	16
8e classe de 122 mètres exclusivement à 144 mètres inclusivement.	18
9e classe plus de 144 mètres.	20

Art. 2. — A l'article 4 du décret du 24 mai 1873 est ajoutée la disposition suivante :

Pour les navires en fer, le creux de chaque section sera mesuré depuis le point marqué au tiers du bouge du pont jusque sur le vaigrage du fond reposant sur les varangues. Mais, pour les navires pourvus de water-ballast s'étendant dans les fonds, le creux ne sera pris que jusqu'au plafond de ces water-ballast.

Si ces constructions ne sont pas continues d'une extrémité à l'autre du navire, le creux ne sera relevé sur le plafond que là où il se rencontre, et il sera pris, comme pour les autres navires en fer, à partir du vaigrage du fond dans les cales où le water-ballast fera défaut.

Art. 3. — Le sixième paragraphe de l'article 11 du décret du 24 mai 1873 est remplacé par le suivant :

Toutefois, s'il s'agit de compartiments exclusivement affectés à l'équipage au-dessus ou au-dessous du pont supérieur et reconnus comme tels par l'administration des douanes, il n'y a pas à les comprendre dans le tonnage total.

Le septième paragraphe de l'article 11 dudit décret est complété par les indications ci-après :

Tels que :

Fumoirs, salon de conversation et de musique, boudoirs pour dames, buvettes, dômes ou descentes d'escaliers.

Il n'y a pas non plus à comprendre dans le tonnage les espaces dits *de navigation*, tels que claires-voies, chambres de veille, chambre des cartes, timonerie, cabine de l'homme de barre, tourelles pour feux de position, cambuse, glacière, boulangerie, lampisterie, hôpital, et en général tous les espaces inutilisables pour le transport des voyageurs et des marchandises.

. . . .

(N° 338)

[9 mars 1889]

Décret relatif à la construction d'une jetée-promenade à l'est du port de Trouville.

Décret du Président de la République française qui autorise le sieur *Palmer Harding*, propriétaire à Trouville, à construire une jetée-promenade à l'est du port de Trouville, aux clauses et conditions énumérées aux articles 2 et suivants du décret du 10 février 1883 (*), pour l'exécution desquelles il se trouve substitué à tous les droits précédemment accordés aux sieurs *Bellingham* et *Oliffe*, ainsi qu'aux obligations qui leur avaient été imposées et, en outre, aux conditions générales de l'arrêté des ministres des travaux publics et des finances du 3 août 1878 sur les occupations temporaires du domaine public maritime.

(N° 339)

[12 mars 1889]

Décret relatif à l'exécution de divers ouvrages d'art supplémentaires sur la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ.

. . . .

1° Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie de l'Ouest-Algérien pour l'exécution de divers ouvrages d'art supplémentaires sur la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, conformément au projet présenté le 29 juin 1888.

2° Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet, lesquelles sont évaluées à 11.302f,40, seront imputées sur le compte des 5.100.000 francs ouvert conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur l'ensemble des lignes de l'Ouest-Algérien, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(*) V. *Ann.* 1883, p. 587.

(N° 340)

[26 mars 1889]

Décret concernant les commis de l'hydraulique agricole.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de l'agriculture,
Décrète :

Art. 1er. — Les employés secondaires de l'hydraulique agricole prendront, à l'avenir, le titre de commis de l'hydraulique agricole.

Les commis de l'hydraulique agricole sont affectés au service des bureaux des ingénieurs ou adjoints aux conducteurs pour les études et la surveillance des travaux.

Art. 2. — Ils sont divisés en cinq classes, pour chacune desquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

1re classe	1.800 fr.
2e classe	1.500
3e classe	1.200
4e classe	1.000
Stagiaires	800

L'effectif de chaque classe est déterminé par le ministre de l'agriculture, d'après les ressources budgétaires.

Art. 3. — Les commis de l'hydraulique agricole sont nommés par le ministre de l'agriculture.

Leurs résidences sont fixées par l'ingénieur en chef, suivant les besoins du service.

Art. 4. — Nul ne peut être nommé commis de l'hydraulique agricole s'il n'a été déclaré admissible à la suite d'un examen portant sur les connaissances ci-après :

Écriture. — Principe de la langue française. — Arithmétique élémentaire. — Exposition du système métrique des poids et mesures. — Notions de géométrie relatives à la mesure des angles, des surfaces et des solides. — Éléments de dessin linéaire.

Sont dispensés de cet examen les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial, ou déclarés admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées.

Les candidats doivent être âgés de plus de seize ans et de moins de vingt-huit ans au moment de l'examen.

Toutefois les militaires porteurs d'un congé régulier pourront subir l'examen jusqu'à trente-deux ans. La limite d'âge est portée à trente-sept ans pour les sous-officiers des armées de terre et de mer remplissant les conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 24 juillet 1873 (*).

Art. 5. — Les examens ont lieu dans chaque département, suivant les nécessités du service et aux époques fixées par le ministre de l'agriculture, devant une commission composée d'un ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées.

Le ministre fixe le nombre de candidats qui pourront être déclarés admissibles.

Art. 6. — Les candidats au grade de commis de l'hydraulique agricole, qu'ils soient ou non dispensés de l'examen prescrit par l'article 4, adressent leur demande à l'ingénieur en chef du service ordinaire du département.

Ces demandes doivent être accompagnées de l'acte de naissance du candidat et, s'il y a lieu, d'une pièce authentique établissant qu'il a la qualité de Français, d'un extrait négatif du casier judiciaire, d'une note relatant ses antécédents et d'une copie certifiée conforme des diplômes ou certificats qu'il a obtenus.

Elles seront transmises au ministre de l'agriculture par l'intermédiaire et avec l'avis du préfet.

Le ministre arrête la liste des candidats autorisés à se présenter aux examens.

Il arrête également la liste des candidats déclarés admissibles au grade de commis de l'hydraulique agricole, sur le vu des procès-verbaux d'examen.

Art. 7. — Les candidats admissibles au grade de commis de l'hydraulique agricole débutent en qualité de stagiaires, sauf les exceptions indiquées ci-après.

La durée du stage est de deux ans pour les candidats âgés de moins de vingt et un ans et d'un an pour ceux qui ont dépassé cet âge.

Les stagiaires reçoivent une indemnité annuelle de 800 francs, non soumise aux retenues pour la retraite. Cette indemnité se cumule avec les allocations accessoires attribuées aux commis de l'hydraulique agricole, à titre d'indemnité de résidence, des frais de déplacements, etc.

(*) V. *Ann.* 1873. p. 505.

A l'expiration du stage, l'ingénieur en chef du service auquel les stagiaires sont attachés adresse au ministre de l'agriculture, par l'intermédiaire du préfet, un rapport sur leur aptitude, leur conduite et leur manière de servir.

Le ministre, sur le vu de ce rapport, nomme, s'il y a lieu, les stagiaires à la quatrième classe du grade de commis de l'hydraulique agricole. Les stagiaires non commissionnés cessent immédiatement leur service sans avoir droit à aucune indemnité de licenciement.

Les agents relevant du ministère de l'agriculture ou de celui des travaux publics et comptant au moins deux ans de service, et les sous-officiers des armées actives de terre et de mer, sont dispensés du stage. Ils sont nommés à la quatrième classe.

Art. 8. — Les commis de troisième classe sont pris parmi les commis de quatrième classe comptant au moins trois ans de service en cette qualité, et parmi les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées et qui n'auraient pas encore été pourvus d'un emploi de ce grade.

Les commis de deuxième classe sont pris parmi les commis de troisième classe comptant au moins cinq ans de services depuis leur dernier avancement.

Les commis de première classe sont pris parmi les commis de deuxième classe comptant au moins sept ans de grade dans la deuxième classe.

Art. 9. — Les commis de l'hydraulique agricole peuvent être mis en disponibilité soit par défaut d'emploi, soit pour cause de maladie ou d'infirmité temporaire entraînant cessation de travail pendant plus de trois mois. Ils conservent la moitié du traitement de leur grade sans accessoires. Ils peuvent obtenir les deux tiers du traitement lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi.

Art. 10. — Un congé sans traitement est accordé, pendant la durée de leur service militaire, aux commis appelés sous les drapeaux. A l'époque de leur libération, les emplois disponibles leur seront attribués de préférence.

Art. 11. — Les peines disciplinaires sont :

La retenue du traitement pendant deux mois au plus;

Le retrait d'emploi sans traitement ou avec les deux cinquièmes du traitement;

La révocation.

Ces différentes mesures sont prononcées par le ministre de l'agriculture.

Art. 12. — Les dispositions du présent décret seront appliquées à partir du 1er mai 1889.

A cette époque, les employés secondaires de l'hydraulique agricole de première classe, au traitement de 1.500 francs, seront nommés commis de première classe.

Les employés secondaires de première classe seront répartis dans la deuxième et dans la troisième classe des commis, d'après les dispositions de l'article 8 du présent décret et les ressources budgétaires.

Les employés secondaires de deuxième et de troisième classe deviendront commis de quatrième classe.

Les employés secondaires de première classe, qui comptent actuellement plus de quinze ans de services, pourront être nommés au grade de commis de première classe sans avoir passé sept ans dans la deuxième classe de ce grade.

Art. 13. — Sont abrogées toutes les dispositions antérieures relatives aux employés secondaires de l'hydraulique agricole.

. . . .

(N° 341)

[18 avril 1889]

Décret qui annule la concession de la section du chemin de fer de Roche-la-Molière au Grand-Central, comprise entre le Cluzel et la ligne de Saint-Étienne à Roanne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 15 décembre 1855, approuvant la convention passée le même jour entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy pour la concession à cette compagnie d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les mines de Roche-la-Molière au chemin de fer Grand-Central;

Vu le cahier des charges annexé audit décret, notamment l'article 2, d'après lequel le tracé de la ligne devait passer près du Villars;

Vu le récépissé en date du 13 décembre 1855, constatant le dépôt fait par ladite compagnie à la caisse des dépôts et consi-

gnations d'une inscription de 3.000 francs de rente 3 p. 100 à titre de cautionnement;

Vu la lettre de la compagnie au préfet de la Loire en date du 15 novembre 1884;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique à laquelle a été soumis le projet de déclassement de la section non exécutée dudit chemin, qui est comprise entre le Cluzel et la ligne de Saint-Étienne à Roanne, et notamment l'avis de la commission d'enquête du 6 février 1885;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Saint-Étienne du 4 février 1885;

Vu les rapports des ingénieurs du contrôle en date des 23 e 28 mars 1885;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 5 octobre 1885;

Vu le décret en date du 29 septembre 1887 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement de deux chemins de fer miniers et assujettissant au cahier des charges annexé audit décret le chemin de fer en exploitation du Cluzel aux aiguilles de la Viaret, sur la ligne de Roanne à Saint-Étienne;

Vu la lettre de la compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy du 8 février 1889;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est et demeure annulée la concession de la section du chemin de fer de Roche-la-Molière au Grand-Central, comprise entre le Cluzel et la ligne de Saint-Étienne à Roanne, et qui a été concédée à la compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy par le décret susvisé du 15 décembre 1855.

Art. 2. — Le cautionnement déposé par la compagnie à la caisse des dépôts et consignations sera restitué à la compagnie concessionnaire.

. . . .

(N° 342)

[18 avril 1889]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction

(*) V. *Ann.* 1888, p. 454.

d'un débarcadère pour les poudres et d'un chemin d'accès à Saint-Chamas (Bouches-du-Rhône).

. . . .

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'un débarcadère pour les poudres et d'un chemin d'accès, à Saint-Chamas (Bouches-du-Rhône), conformément aux dispositions de l'avant-projet présenté, le 11 mars 1881, par les ingénieurs des travaux maritimes du département des Bouches-du-Rhône et des avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 30 août 1882, 9 juin 1887, 12 mars et 29 novembre 1888;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 47.000 francs, sera prélevée sur les ressources inscrites à la première section du budget du ministère des travaux publics (*Travaux ordinaires des ports maritimes*);

3° L'entretien du chemin d'accès est à la charge du département de la guerre;

4° Le présent décret sera considéré comme nul et non avenu si les expropriations n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de sa promulgation.

(N° 343)

[24 avril 1889]

Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Chambon (Gard). (V. *Bull. des lois*, n° 1256, p. 1183.)

(N° 344)

[2 mai 1889]

Décret qui approuve la délibération du Conseil municipal de Bordeaux relative à la substitution de la société dite The Bordeaux Tramways and Omnibus company limited *à la société dénommée* Tramways and general Works company limited, *pour l'entreprise des tramways et omnibus de Bordeaux.* (V. *Bull. des Lois*, p. 1131.)

(N° 345)

[2 mai 1889]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer reliant le port de la Pallice à la ville de la Rochelle.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer reliant le port de la Pallice à la ville de la Rochelle.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de trois ans, à dater du présent décret.

Art. 3. — La dépense nécessitée par l'établissement dudit chemin de fer sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics, pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.

Art. 4. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui seraient offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

. . . .

(N° 346)

[7 mai 1889]

Décrets abaissant à 1 franc, pour les excursionnistes porteurs de billets d'aller et retour, la taxe applicable aux voyageurs embarqués ou débarqués aux ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer.

. . . .

Art. 1er. — Les droits applicables aux voyageurs embarqués ou débarqués aux ports de Calais ou de Boulogne par navire de mer sont abaissés de 1f,75 à 1 franc pour les voyageurs dits *excursionnistes*, porteurs de billets d'aller et retour valables pour une journée seulement.

Art. 2. — Ne pourront profiter de la réduction de taxe sti-

pulée par l'article précédent que les excursionnistes voyageant par paquebots spéciaux et sous la condition de se conformer aux mesures réglementaires qui auront été arrêtées dans le but de faciliter le contrôle.

. . . .

(N° 347)

[7 mai 1889]

Décrets réduisant de moitié, pendant l'Exposition, les droits sur les voyageurs embarqués ou débarqués aux ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais.

. . . .

Art. 1er. — Les droits applicables aux voyageurs embarqués ou débarqués aux ports de Boulogne et de Calais par navire de mer sont abaissés de moitié pendant toute la durée de l'Exposition universelle de 1889, au débarquement comme à l'embarquement, en faveur de tous les voyageurs venus de l'étranger pour séjourner en France et porteurs de billets d'aller et retour valables pendant une durée de quatorze jours au plus.

Art. 2. — Les voyageurs ne pourront profiter de la réduction de taxe stipulée par l'article précédent que sous la condition de se conformer aux mesures réglementaires qui auront été arrêtées dans le but de faciliter le contrôle.

. . . .

(N° 348)

[7 mai 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 415.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor, pour les travaux exécutés par l'État sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.* (V. *Bull. des Lois*, p. 1189.)

(N° 349)

[16 mai 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 2.145.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par les Compagnies de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest, pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.* (V. *Bull. des lois*, p. 1213).

(N° 350)

[24 mai 1889]

Passage d'eau de Trébas, sur les rivières du Tarn et du Rance. — Approbation du tarif.

. . . .

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé, pour la perception des droits de péage au bac de Trébas, sur les rivières du Tarn et du Rance, au territoire de la commune de Trébas, département du Tarn.

Art. 2. — Sont exemptés des droits de péage :

Les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Trébas, sur le Tarn et sur le Rance, dans la commune de Trébas, département du Tarn.

Art. 1er. — 1° Pour le passage d'une personne, non chargée ou chargée d'un poids au-dessous de 5 myriagrammes 0f,05

Le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû, d'après le tarif, pour six personnes à pied, et, dans ce cas, il employera le bac ou un batelet, à sa volonté.

2° Pour denrées ou marchandises embarquées à bras d'homme et d'un poids de 5 myriagrammes . . . . 0 ,05

Pour chaque myriagramme excédant . . . . 0 ,02

Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

3° Pour le passage d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise. 0,12

4° Pour le passage d'un cheval ou mulet chargé 0,08

5° Pour le passage d'un cheval ou mulet non chargé 0,06

6° Pour le passage d'un âne chargé ou d'une ânesse chargée. . . . 0,05

7° Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage 0,04

8° Pour bœuf ou vache appartenant à des marchands, destinés à la vente 0,08

9° Pour un veau ou un porc. 0,03

10° Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies, de dindons ou de canards 0,02

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies, de dindons ou de canards seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.

11° Les conducteurs de chevaux, mulets, bœufs, ânes, etc., payeront. 0,04

12° Pour le passage d'une voiture suspendue, à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux, et le conducteur 0,30

13° Pour le passage d'une voiture suspendue, à quatre roues, attelée d'un cheval, et le conducteur. 0,60

14° Pour le passage d'une voiture suspendue, à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, et le conducteur. 0,75

Les voyageurs payeront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied.

15° Pour le passage d'une charrette chargée, attelée d'un seul cheval, mulet ou d'une paire de bœufs, et le conducteur 0,30

16° Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets ou de deux paires de bœufs, et le conducteur. 0,45

17° Pour le passage d'une charette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets, et le conducteur. 0,60

18° Pour le passage d'une charrette vide, le cheval et le conducteur. 0,20

19° Pour une charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur. 0,20

20° Pour la même à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur. 0,12

21° Pour une charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur. 0,12

22° Pour un chariot de roulage à quatre roues chargé, un cheval et le conducteur. 0,60

23° Pour un chariot de roulage à quatre roues chargé, deux chevaux et le conducteur 0,85

24° Pour un chariot de roulage à quatre roues chargé, trois chevaux et le conducteur 1,10

25° Pour un chariot de roulage à quatre roues à vide, un cheval et le conducteur. 0,30

Il sera payé pour chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages comme pour un cheval ou mulet non chargé, et par âne ou ânesse le droit fixé pour les ânes et ânesses non chargés.

26° Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément que lorsque le conducteur lui assurera une recette de 0,50

Cependant il sera tenu de passer une voiture ou charrette seule sans exiger d'autre droit que le droit simple lorsqu'elle aura attendu une heure.

Dans le temps des hautes eaux, le payement du droit sera double pour les personnes et les animaux, et un tiers en sus pour les voitures et les charrettes.

Les passagers qui se rendront directement de la rive droite du Tarn à la rive gauche commune aux deux rivières du Tarn et du Rance, et *vice versa*, ne payeront qu'un simple droit pour la traversée des deux rivières.

Art. 2. — Exemption d'usage.

Art. 3. — Le fermier devra passer sans aucun délai ou avant, soit après le coucher du soleil, sans exiger aucun droit, mais seulement pour l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires employés, agents et autres personnes désignés à l'article 2.

(N° 351)

[12 juin 1889]

Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Saint-Jean-de-Valeriocle (Gard). (V. *Bull. des Lois*, n° 1257, p. 1222.)

(N° 352)

[13 juin 1889]

Décret portant réduction de la taxe de tonnage applicable aux navires faisant des opérations de commerce dans la Loire maritime.

. . . .

Art. 1er. — La taxe de tonnage de 0f,50 par tonneau de jauge, applicable aux navires à voiles ou à vapeur arrivant d'un port d'Europe ou situé sur les mers méditerranéennes pour effectuer des opérations de commerce à Saint-Nazaire ou dans la zone de la Loire maritime qui en dépend, d'après les limites fixées par l'article 5 de la loi du 28 mars 1889 (*), est abaissée :

(*) V. *suprà*, p. 367.

1° A $0^f,40$ par tonneau de jauge en faveur des navires dont la cargaison est composée pour quatre cinquièmes au moins de bois;

2° A $0^f,30$ par tonneau de jauge en faveur des navires dont la cargaison est composée pour quatre cinquièmes au moins de charbon et de minerai.

Art. 2. — Ceux de ces navires qui auraient effectué dans la même année les vingt voyages prévus par l'article 5, § 4, 3°, de la loi du 28 mars 1889 entre la Loire et les ports d'Europe ou des mers méditerranéennes, continueront de bénéficier de l'exemption totale des droits de tonnage.

. . . .

(N° 353)

[2 juillet 1889]

Décret relatif à la modification de la composition du Conseil supérieur de statistique. (V. *Journal officiel* du 4 juillet 1889, p. 3157.)

(N° 354)

[9 juillet 1889]

Décret qui établit dans le port de Boulogne, au profit de la chambre de commerce de cette ville, des taxes sur les navires et sur les voyageurs.

. . . .

Vu les paragraphes 2 et 5 de l'article 4 de la loi du 4 décembre 1888 (*), qui a établi dans le port de Boulogne, au profit de la chambre de commerce de cette ville, des taxes sur les navires et sur les voyageurs, susceptibles d'être abaissées à la demande de cette compagnie;

Vu le décret du 7 mai 1889 (**), réduisant à 1 franc les taxes applicables aux passagers excursionnistes porteurs de billets d'aller et retour valables pour une journée seulement;

. . . .

Art. 1er. — Les conditions d'application des droits à percevoir au port de Boulogne, en exécution de la loi du 4 décembre 1888, dans les limites indiquées par le tarif maximum du paragraphe 2 de l'article 4 de ladite loi, sont fixées comme il suit :

(*) V. *suprà*, p. 136.
(**) V. *suprà*, p. 816.

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES DROITS ET CONDITIONS D'APPLICATION	SOMME à payer par unité
	Droits applicables à tout navire français ou étranger venant faire des opérations de chargement, déchargement ou transbordement de marchandises, ou embarquer ou débarquer des voyageurs, soit au mouillage dans le périmètre du port extérieur, soit dans le port intérieur de Boulogne.	fr.
1	Pour tout navire qui n'est pas affecté à un service de voyageurs, ou qui, étant affecté à un service de voyageurs, a embarqué et débarqué à Boulogne pendant le voyage considéré des marchandises dont la quantité totale, évaluée en tonneaux d'affrétement, dépasse le dixième de la jauge légale du navire, lorsque ce navire n'est pas employé pour un service régulier ayant au moins un départ de Boulogne par mois à jour fixe.	
	Par tonneau de jauge légale.	0,60
2	Pour tout navire qui n'est pas affecté à un service de voyageurs, ou qui, étant affecté à un service de voyageurs, a embarqué ou débarqué à Boulogne pendant le voyage considéré des marchandises dont la quantité totale, évaluée en tonneaux d'affrétement, dépasse le dixième de la jauge légale du navire, lorsque ce navire est employé pour un service régulier ayant au moins un départ de Boulogne par mois à jour fixe :	
	a. — Pour chaque tonneau de jauge légale jusqu'à 1.200 tonneaux.	0,60
	b. — Pour chaque tonne en plus de 1 200 tonneaux et jusqu'à 1.500 tonneaux	0,25
	c. — Pour chaque tonne en plus de 1.500 et jusqu'à 2.000 tonneaux	0,20
	d. — Pour chaque tonne en plus de 2.000 tonneaux et jusqu'à 2.500 tonneaux	0,15
	e. — Pour chaque tonne en plus de 2.500 tonneaux. . . .	0,10
3	Pour tout navire qui n'est pas affecté à un service de voyageurs, ou qui, étant affecté à un service de voyageurs, a débarqué et embarqué à Boulogne pendant le voyage considéré des marchandises dont la quantité totale, évaluée en tonneaux d'affrétement, dépasse le dixième de la jauge légale du navire, lorsque ce navire est employé pour un service régulier ayant au moins un départ de Boulogne par semaine à jour fixe :	
	a. — Pour chaque tonneau de jauge légale jusqu'à 1.200 tonneaux	0,45
	b. — Pour chaque tonneau en plus de 1 200 tonneaux et jusqu'à 1.500 tonneaux	0,25
	c. — Pour chaque tonneau en plus de 1.500 tonneaux et jusqu'à 2.000 tonneaux	0,20
	d. — Pour chaque tonneau en plus de 2.000 tonneaux et jusqu'à 2.500 tonneaux	0.15
	e. — Pour chaque tonneau en plus de 2.500 tonneaux . .	0,10
4	Pour tout navire affecté à un service de voyageurs et qui, d'ailleurs, n'a débarqué et embarqué à Boulogne pendant le voyage considéré qu'une quantité de marchandises qui, évaluée en tonneaux d'affrétement, est inférieure au dixième de la jauge légale du navire.	
	Par tonneau de jauge légale.	0,10
	Droits applicables aux voyageurs embarqués au port de Boulogne par navires de mer.	
5	Voyageurs ordinaires, non compris dans l'une des deux catégories désignées ci-après :	
	Par voyageur embarqué ou débarqué	1,75

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES DROITS ET CONDITIONS D'APPLICATION	SOMME à payer par unité
6	Voyageurs dits « excursionnistes » porteurs de billets d'aller et retour valables pour un jour seulement, voyageant par paquebots spéciaux et sous la condition de se conformer aux mesures réglementaires qui auront été arrêtées dans le but de faciliter le contrôle.	fr.
	Par voyageur embarqué ou débarqué	1 »
7	Voyageurs à destination ou en provenance des ports hors d'Europe qui auront justifié de la qualité d'émigrants par la production de leur contrat, dûment visé par le commissaire de l'émigration.	
	Par voyageur embarqué ou débarqué.	0,50

(N° 355)

[25 juillet 1889]

Décret autorisant la chambre de commerce de Granville (Manche) à administrer la forme de radoub établie dans ce port.

. . . .

Art. 1er. — La chambre de commerce de Granville (Manche) est autorisée à administrer, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret, la forme de raboub établie dans le port de Granville, à l'angle de la jetée ouest et du quai nord de l'avant-port.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'administration de ladite forme de raboub formeront des comptes et des budgets spéciaux.

Ces comptes et budgets comprendront, en outre, les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus et subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 7 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics; aucune nature nouvelle de dépense n'y pourra figurer que sur l'avis conforme du ministre des travaux publics.

. . . .

Administration de la forme de radoub du port de Granville.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Granville est autorisée à administrer dans le port de Granville, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend la forme de raboub du port de Granville et tous ses accessoires, tels que portes et porte-valets avec leurs chaînes et appareils de manœuvre, vannes et aqueducs destinés à l'épuisement, tins, cabestans, bornes de halage, canons et chaînes et garde-corps, etc.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage de la forme de radoub et des appareils est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels moyens de radoub qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

ENTRETIEN.

Art. 3. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets de modification des ouvrages anciens ou d'addition de nouveaux ouvrages qu'il jugera utiles.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la commodité et la sécurité de l'exploitation de la forme ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 4. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés, et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité mis en œuvre suivant les règles du l'art.

Art. 5. — L'État se charge de l'entretien des ouvrages en maçonnerie de la forme de radoub. Toutefois, le permissionnaire sera responsable vis-à-vis de l'État, sauf recours contre qui il appartiendra, de tous dommages causés auxdits ouvrages.

Tous les autres ouvrages dépendant de la forme doivent être constamment

entretenus en bon état par les soins du permissionnaire, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

En particulier, le permissionnaire devra faire peindre une fois par an les ouvrages métalliques, sauf l'intérieur des portes busquées qui pourra n'être peint que tous les deux ans à moins de cas exceptionnels dont l'appréciation appartiendra aux ingénieurs du port. Les porte-valets seront goudronnées tous les ans.

Le permissionnaire aura également la charge d'épuiser, d'évaser et nettoyer la chambre des portes et la fosse à gouvernail.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 6. — Le permissionnaire est responsable vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut d'entretien des ouvrages et appareils dont il est chargé.

Art. 7. — Tous les frais d'entretien autres que ceux concernant les ouvrages en maçonnerie sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais de premier établissement des ouvrages nouveaux, ou de modifications des ouvrages de la forme en général, ainsi que les frais des changements qu'il peut être autorisé par le ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc.

Art. 8. — Le permissionnaire a à sa charge l'entretien des pavage à l'intérieur du cassis pavé qui contourne la forme.

Art. 9. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'entretien, du fonctionnement ou de l'amélioration des ouvrages et appareils.

Art. 10. — Le permissionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir.

Art. 11. — Le permissionnaire ne peut élever contre l'administration aucune réclamation en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais, ou de l'état du port en général, ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient pour ses divers engins, soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique ou du port.

Toutefois, si par le fait de l'administration et pour le besoin des travaux à exécuter dans le port, l'exploitation de la forme doit subir un chômage dépassant huit jours, il sera fait sur la redevance prévue à l'article 46 une réduction proportionnelle à la durée du chômage.

Art. 12. — Les travaux de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Lorsqu'un travail pour l'amélioration des appareils concédés aura été autorisé par le ministre des travaux publics, il fera l'objet, après son achèvement, d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 13. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement ou le déplacement des navires, dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Art. 14. — La forme de radoub est mise à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et à la date de leur production, sur des registres à souche tenus par les soins du permissionnaire.

Ces registres sont communiqués sans déplacement à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage de la forme. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. Il en est de même pour les steamers affectés au service d'une ligne postale française subventionnée comme telle, et partant à jour fixe, à la condition que l'admission de ces navires ne puisse être reculée sans les exposer à manquer la date de leur départ.

Sont réservés toutefois les cas d'urgence tels que ceux de navires coulant bas d'eau, dont l'appréciation appartient au capitaine du port et en dernier ressort aux ingénieurs du port.

Art. 15. — Le permissionnaire est tenu de manœuvrer les portes de l'écluse d'entrée et les appareils de vidange et de remplissage de la forme, en se concertant avec le capitaine du navire, et, sauf le cas d'impossibilité dont l'appréciation appartient au capitaine du port, d'entretenir constamment la forme à sec, de balayer et de tenir en parfait état de propreté les rigoles, tins, radiers, banquettes, escaliers et glissière, ainsi que les tablettes de couronnement et terre-pleins à l'intérieur du cassis qui entoure la forme.

Le permissionnaire ne peut être obligé, sauf des cas d'urgence dont le capitaine du port est juge, de faire entrer un navire dans la forme ou de l'en faire sortir après le coucher du soleil.

Art. 16. — § 1er. — Les armateurs et capitaines ont la charge et la responsabilité des halages à l'entrée et à la sortie, de l'échouage, de l'accorage et du désaccorage des navires. Ils fournissent les matériaux nécessaires à ces opérations et font exécuter celles-ci de même que les réparations de leurs navires, par qui bon leur semble.

§ 2. — La fourniture et la préparation des tins ou bers spéciaux ou supplémentaires sont également à la charge de l'armateur.

§ 3. — Les armateurs et capitaines peuvent faire travailler de nuit à un

navire placé dans la forme, mais à leurs risques et périls, sous réserve des règlements de police et en s'éclairant eux-mêmes.

§ 4. — Lorsque les réparations des navires seront terminées, les armateurs et capitaines procèdent à l'enlèvement des débris et déchets de toute nature répandus sur le radier, les banquettes et les terre-pleins jusqu'au cassis pavé.

§ 5. — Les opérations de chauffage et de fumigation des navires se font sous l'entière responsabilité des armateurs et capitaines qui doivent se conformer aux règlements du port sur cet objet et restent chargés d'acquitter le droit de feu.

Art. 17. — Il ne peut être fait usage de la forme que sous la surveillance d'un agent du permissionnaire dont le salaire est compris dans la taxe de location.

Art. 18. — Si l'agent chargé de la surveillance trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail dans la forme, le locataire doit immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption de travail est occasionnée par un défaut des appareils de la forme.

Mais, dans ce dernier cas, il ne paye que le temps pendant lequel il a pu faire usage de ces appareils.

Art. 19. — Le permissionnaire n'est pas tenu d'éclairer les terre-pleins attenant à la forme.

La garde et la conservation des objets déposés par les armateurs ou les ouvriers à l'intérieur ou aux abords de la forme ne sont pas à la charge du permissionnaire et aucune responsabilité ne pèse sur lui pour la perte ou le dommage ne résultant pas de son fait ou de celui de ses agents.

Art. 20. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le fonctionnement des appareils.

Art. 21. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage de ses appareils, ainsi que les mesures de détails relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Art. 22. — Les agents et gardiens que le permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont dans ce cas assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 23. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui l'exploitation de tout ou partie de ses appareils et la perception des taxes fixées par le tarif; mais dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 24. — L'exploitation de la forme est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 25. — Pour indemniser le permissionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de la forme, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après :

Art. 26. — § 1er. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils sont les suivantes :

Navires au-dessous et jusqu'à 100 tonneaux de jauge :

Le premier jour, 30 francs.

Chaque jour suivant, 15 francs.

Pour chaque tonneau en sus de 100 jusqu'à 300 tonneaux :

Le premier jour et chaque jour suivant, 0f,15.

Pour chaque tonneau en sus de 300 tonneaux :

Le premier jour et chaque jour suivant, 0f,08.

§ 2. — Mode d'évaluation de la durée d'occupation :

Le temps d'occupation est évalué par journée de vingt-quatre heures, y compris celle de l'entrée et de la sortie du navire. Les journées sont comptées de minuit à minuit; chaque journée commencée est due entière. La taxe totale à payer ne peut être inférieure à 100 francs.

§ 3. — Mode d'évaluation du tonnage des navires :

Les taxes sont payées d'après le tonnage brut, tel qu'il est indiqué à l'acte de nationalité. Dans le cas où le navire n'a pas d'acte de nationalité, le tonnage est évalué d'après les règles en usage en France, les frais de jaugeage étant d'ailleurs à la charge des armateurs ou capitaines.

§ 4. — Admission de plusieurs navires à la fois dans la forme :

Le permissionnaire ne peut échouer à la fois dans la forme deux ou plusieurs navires, sans le consentement écrit des capitaines ou armateurs. Dans ce cas, les navires payent chacun proportionnellement à leur tonnage égal à la somme des leurs, mais ayant au moins 100 tonneaux.

§ 5. — Durée d'occupation :

Lorsque plusieurs navires sont inscrits pour entrer dans la forme, la durée de l'occupation pour chacun d'eux est limitée à dix jours, à moins d'une autorisation donnée par l'ingénieur du port, en raison de circonstances exceptionnelles, dont l'appréciation lui appartient.

Dans le cas où un navire aurait prolongé son séjour dans la forme au delà de dix jours sans autorisation, l'ingénieur du port pourra, vingt-quatre heures au moins après une mise en demeure adressée au capitaine du navire et restée sans effet, faire remettre la forme en eau et faire sortir le navire aux frais, risques et périls des armateurs ou capitaine, sans que les ayants cause du

navire puissent avoir droit à aucune indemnité à raison des dommages que leur causerait cette mesure.

Le tarif prévu au paragraphe 1er du présent article est appliqué pendant les dix premiers jours de séjour des navires.

Si le navire prolonge son séjour au delà de dix jours, une double taxe lui est appliquée pendant les huit jours suivants.

Au delà de dix huit jours la taxe applicable est le quadruple du tarif du paragraphe 1er.

§ 6. — Prolongation de séjour par suite de la hauteur des marées :

Lorsqu'un navire, ses réparations étant terminées et reconnues telles par l'agent du permissionnaire, ne peut quitter la forme par suite de hauteur d'eau insuffisante à la haute mer suivante, il ne lui est appliqué aucune taxe pour son séjour prolongé depuis la cessation de ses travaux jusqu'à sa sortie.

Toutefois, il ne peut réclamer aucune indemnité au permissionnaire en raison du retard qu'il aura subi.

Art 27. — Les taxes pour l'usage de la forme sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 14 ci-dessus.

Le prix de la première journée est payée d'avance, à titre d'arrhe, lors de la demande de la forme. Ce versement est perdu si le navire ne peut entrer à la forme à son tour ou s'il ne peut utiliser ultérieurement son droit d'entrée dans un délai de deux mois. Le surplus de la taxe doit être versé avant que le bâtiment ne soit sorti de la forme.

Art. 28. — Le permissionnaire a à sa charge la manœuvre des appareils de la forme : l'épuisement, le nettoyage de la forme et les frais accessoires relatifs à son fonctionnement.

Art. 29. — Les taxes ne comprennent aucune assurance contre les incendies ou contre les avaries et aucune garantie contre le vol.

Les risques de perte, d'incendie ou d'avarie, lorsque ces accidents ne sont pas causés par les agents du permissionnaire, restent à la charge des intéressés sous réserve de l'application de l'article 6 du présent cahier des charges.

Art. 30. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois, cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Art. 31. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par le tarif maximum.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Art. 32. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus

près possible des appareils et aux endroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée, sur la souche, comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté à toute réquisition aux ingénieurs du port, qui en contrôlent la tenue.

Le permissionnaire sera tenu d'adresser aux ingénieurs du port, tous les trois mois, en double expédition, un relevé de ses opérations pendant le trimestre écoulé. Ce relevé comprendra les noms, espèce, nationalité et tonnage des navires, le nombre de jours d'occupation de la forme et les sommes perçues par le permissionnaire.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 33. — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret auquel est annexé le présent cahier des charges ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice et d'aucune perte.

Art. 34. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 26 peuvent être revisés, soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière, durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision, consistant en un abaissement de tarifs maxima, acceptée par le permissionnaire, est approuvée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre du commerce et de l'industrie.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en Conseil d'État.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 31.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima, qui auraient été antérieurement établies, ne continuent en conséquence à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 35. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages dans les limites fixées par le présent cahier des charges, ainsi qu'à leur fonctionnement;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages dont le permissionnaire a l'entretien;

3° A concourir à l'amortissement des emprunts que la chambre de commerce pourrait être amenée à contracter;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il atteint un chiffre maximum fixé par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque cet amortissement sera complet, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 33. Il doit pour en disposer obtenir dans chaque cas, l'assentiment préalable des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice à raison des faits relatifs à son administration.

Art. 36. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 33, 34 et 35 ci-dessus et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois de chaque année, le projet du budget spécial de l'année suivante et le compte spécial des recettes et des dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Art. 37. — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnées en exécution de l'article 43 ci-après, il sera pourvu par décret délibéré en Conseil d'État aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 38. — En dehors des tarifs fixés au titre IV, le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires non prévus au présent cahier des charges, dont le permissionnaire viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 39. — La durée de l'autorisation est fixée à dix ans, à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 40. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en Conseil d'État, sur le rapport du ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Art. 41. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation, ou à l'expiration de la dixième année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers ou immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

Pour l'application de la clause ci-dessus, il sera dressé aussitôt après la notification du décret d'autorisation, contradictoirement entre l'ingénieur du port et un représentant de la chambre de commerce dûment autorisé, un état descriptif et estimatif des appareils et de tout le matériel remis au permissionnaire.

Lorsque l'autorisation prendra fin, il sera dressé un nouvel état descriptif et estimatif des appareils et du matériel. Le permissionnaire sera tenu de payer la moins-value qui viendrait à être constatée, qu'elle qu'en soit la cause, lors même qu'elle proviendrait uniquement de l'usage. Réciproquement il sera tenu compte au permissionnaire de la plus-value qui pourrait être produite par suite d'additions ou d'améliorations régulièrement autorisées.

Si pendant la durée de l'autorisation le permissionnaire a acquis différents objets utiles à l'exploitation de la forme de radoub et auxquels la clause précédente ne serait pas applicable, l'État aura le droit, mais sans y être tenu, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts.

Art. 42. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au permissionnaire, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, des mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 43. — Dans les cas où à une époque quelconque il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer soit momentanément, soit définitivement, les installations de la forme de radoub, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation, dans un délai de trois mois à dater de la réquisition, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 44. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des

quais ; elle fera choix, si elle en est requise, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir, en son nom, toutes les notifications administratives.

Art. 45. — Le service des ponts et chaussées aura gratuitement droit à dix jours d'occupation de la forme par an pour le radoubage des embarcations et bâtiments lui appartenant.

Art. 46. — Le permissionnaire payera à l'État, à titre de location de la forme, une redevance annuelle de 100 francs, qui sera versée d'avance au 1er janvier de chaque année entre les mains du receveur des domaines, à Granville.

Cette redevance sera exigible à partir du jour de l'acceptation effective.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 47. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

. . . .

(N° 356)

[29 juillet 1889]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un pont-canal sur la Loire.

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un pont-canal sur la Loire, à Briare, et son raccordement avec le canal latéral à la Loire et avec le canal de Briare, conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé et des avis, également ci-dessus visés, du conseil général des ponts et chaussées, en date des 25 mai 1882 et 5 avril 1886.

Art. 2. — La dépense évaluée à 6.500.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

Art. 3. — Le présent décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

. . . .

(N° 357)

[28 août 1889]

Décret relatif à la réglementation des rapports de l'Imprimerie nationale avec les administrations publiques.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, faisant connaître l'avis de la commission formée par le décret du 21 avril 1887 pour examiner le fonctionnement de l'Imprimerie nationale et les conditions dans lesquelles ce fonctionnement doit s'effectuer,

Décrète :

Art. 1er. — L'Imprimerie nationale reste régie par l'ordonnance royale du 23 juillet 1823, qui a confirmé et rendu à l'exécution les lois des 8 pluviôse et 21 prairial an III, l'arrêté du Directoire exécutif du 16 nivôse an V, le décret du 24 mars 1809, actes constitutifs de cet établissement qui avaient été suspendus par l'ordonnance du 28 décembre 1814.

En conséquence, l'Imprimerie nationale continuera à être chargée exclusivement d'exécuter toutes les impressions nécessaires au service des divers départements ministériels ou ordonnées par les administrations centrales à Paris, dont la dépense est imputable au budget de l'État.

Art. 2. — Il pourra être dérogé exceptionnellement aux prescriptions qui précèdent sur la demande expresse d'un ministre. Cette dérogation, toutefois, ne pourra avoir lieu que sur l'autorisation du garde des sceaux, rendue après l'avis de la commission établie par l'article ci-après :

Art. 3. — Une commission consultative est instituée auprès du ministère de la justice pour examiner les demandes d'exception prévues par l'article précédent et apprécier si les circonstances ou les conditions dont il sera excipé dans ces demandes sont de nature à justifier l'autorisation réclamée. Sur le vu de l'avis de la commission, le garde des sceaux statuera.

Cette commission, qui sera nommée par arrêté de M. le garde des sceaux, est ainsi composée :

M. le garde des sceaux, président;

Deux sénateurs;

Deux députés;
Un membre du Conseil d'État;
Un membre de la Cour de cassation;
Un membre de la Cour des comptes;
Un membre de l'Institut;
Le directeur de l'Imprimerie nationale;
Le représentant du ministère dont la demande est soumise à la commission.

La commission désignera elle-même son vice-président et son secrétaire. A défaut de la présence du président ou du vice-président, elle fonctionnera sous la présidence de son doyen d'âge.

Un fonctionnaire de l'administration pourra être adjoint à la commission en qualité de secrétaire-adjoint.

Art. 4. — La commission se réunira, soit au ministère de la justice, soit à l'Imprimerie nationale, sur la convocation de M. le garde des sceaux ou de son délégué, toutes les fois que le besoin du service le commandera. Dans le cas où le directeur de l'Imprimerie nationale serait absent par congé ou empêché par force majeure d'être présent à la commission, il serait remplacé par un des chefs de service, muni d'une délégation spéciale.

Art. 5. — En raison des présentes dispositions, aucun payement, sauf celui qui résulterait de l'application de l'article 2 précédent, ne pourra dorénavant être fait par les payeurs du Trésor ni alloué dans leurs comptes, pour des travaux d'impressions dont l'exécution aurait été faite en contravention aux dispositions du présent décret, soit que ces travaux résultent de simples mémoires, soit que leur exécution ait eu lieu en raison d'un marché ou d'une adjudication restreinte ou publique non soumis au préalable au visa de la commission.

Les travaux ainsi effectués irrégulièrement resteront à la charge des administrateurs qui les auront ordonnés.

Art. 6. — Afin d'assurer l'application des dispositions qui précèdent, une expédition du présent décret sera adressée à chacun des ministres et aux chefs des administrations intéressées, ainsi qu'au premier président de la Cour des comptes.

. . . .

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 358)

[15 janvier 1889]

Compétence. — Travaux publics. — Entrepreneurs. — Responsabilité. — Commune. — Fautes de l'entrepreneur. — (Faillite Cavallo et autres.)

Les tribunaux civils sont compétents, à l'exclusion des tribunaux administratifs, pour connaître des demandes en responsabilité civile, dirigées contre les entrepreneurs de travaux publics, à raison des imprudences, négligences et fautes commises par leurs préposés et ouvriers, lorsque ces fautes ne sont pas la conséquence directe et immédiate de l'exécution des travaux publics dont ceux-ci sont chargés.

Il en est ainsi notamment lorsque la cause du dommage se rattache à un délit : en ce cas, peu importe qu'aucune poursuite n'ait été exercée au criminel; cette circonstance, ne pouvant changer la nature et le caractère délictueux de l'acte, doit être nécessairement sans influence sur le règlement de la compétence.

Bien que les travaux publics, exécutés par une commune, aient été donnés en adjudication et à marché, cette commune peut néanmoins être déclarée responsable des fautes de l'entrepreneur et des préposés, ouvriers de celui-ci, si elle a reconnu un droit de contrôle, de surveillance, de direction sur les travaux, les chantiers, les ouvriers, et des pouvoirs allant jusqu'à lui permettre d'obliger l'entrepreneur à renvoyer ses préposés et ouvriers ; en ce cas, les tribunaux ont pu dire que l'entreprise était, quant à l'exécution des travaux, sous la dépendance de la commune, l'entrepreneur étant un véritable préposé de celle-ci.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Bois et Srir ben Haussein, et statuant sur le pourvoi;

Sur le premier moyen :

Attendu que les demandeurs originaires avaient articulé dans leur demande et que la cour d'appel a reconnu, en fait, que l'incendie du 3 août 1881, qui a commencé dans les gourbis des ouvriers et de là s'est étendu vers la forêt de Bragantas qu'il a détruite en partie, a eu pour cause l'imprudence commise par les ouvriers de Cavallo, qui avaient établi leurs fourneaux à 50 centimètres de distance seulement des broussailles et à proximité des gourbis, et qui, contrairement aux règles de la prudence la plus vulgaire et à l'usage, avaient laissé le feu des fourneaux, sans le recouvrir avec de la terre, après s'en être servis;

Attendu que, de ces circonstances, l'arrêt attaqué a pu conclure, à bon droit, que cet incendie ne se rattachait pas à l'exécution des travaux publics dont ces ouvriers étaient chargés et n'en était point la conséquence directe et immédiate;

Attendu, d'autre part, que le fait servant de base à la demande constituait un délit prévu et puni par la loi du 17 juillet 1874;

Attendu que la circonstance qu'aucune poursuite n'avait été exercee devant la juridiction criminelle ne saurait changer la nature d'une faute que la loi qualifie délit;

D'où il suit qu'en retenant pour les tribunaux civils la connaissance du litige, l'arrêt attaqué n'a violé ni le principe de la séparation des pouvoirs, ni les textes de loi invoqués par le pourvoi;

Sur le deuxième moyen du pourvoi :

Attendu que l'arrêt attaqué constate, en fait, que la commune de Bône s'était réservé une part dans la direction et le contrôle des travaux exécutés pour elle par Cavallo; que les droits de surveillance et de direction qu'elle avait retenus sur l'ensemble de ces travaux étaient par elle exercés par l'intermédiaire de quatre de ses agents et d'un conducteur et d'un architecte; que ses pouvoirs allaient jusqu'à lui permettre d'imposer à l'entrepreneur le renvoi de ses propres agents et employés; qu'ainsi l'entreprise elle-même était placée sous la dépendance de cette commune;

Attendu que, dans ces circonstances de fait, l'arrêt attaqué a pu décider, bien que l'entreprise eût été donnée à forfait, que Cavallo n'était qu'un préposé de la commune, et qu'en conséquence celle-ci demeurait responsable civilement des imprudences, négligences, c'est-à-dire des fautes de ce préposé et des agents de celui-ci, sans violer, en statuant ainsi, les articles de loi visés par le pourvoi;

Sur le troisième moyen :

Attendu qu'à supposer que le motif pris par l'arrêt de ce qu'une partie des travaux, non comprise dans le marché passé avec Cavallo, était exécuté par la commune avec ses propres ouvriers, ne puisse en rien servir à établir contre celle-ci une responsabilité, la décision attaquée trouverait encore sa pleine justification dans les autres circonstances de fait relevés par la cour d'appel, suffisantes à elles seules pour donner à cette décision une base légale;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 359)

[22 janvier 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. Convocation; irrégularité. — Jury. Récusation; renonciation. — Offres et demandes; conclusions; dépôt; procès-verbal. — Magistrat directeur; questions. — (Sieur Frédéric-Nicolas Delory.)

Une irrégularité commise dans la convocation des jurés n'est une cause de nullité de leurs opérations, comme viciant la composition même du jury, qu'autant qu'elle est imputable à la partie expropriante chargée de la convocation.

La partie qui, ayant pu user de son droit de récusation, a déclaré expressément y renoncer, n'est plus fondée à se plaindre ultérieurement de l'irrégularité dans la composition du jury.

La jonction au procès-verbal des conclusions prises à la barre par une partie qui n'avait jusque-là ni accepté ni refusé les offres de l'expropriant répond suffisamment au vœu de la loi (art. 37, § 1er, loi du 3 mai 1841) lorsque tous les autres documents de la cause ont été antérieurement placés sous les yeux du jury.

Le magistrat directeur du jury n'est point tenu de poser les questions résultant des débats ; c'est pour lui une faculté dont il peut d'ailleurs user même après la clôture des débats, pourvu que le texte des questions qu'il pose soit porté à la connaissance des parties qui peuvent demander la réouverture des débats et faire telles protestations qu'elles jugent convenables.

ARRÊT.

La Cour.

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que le procès-verbal des opérations du jury constate que le sieur Cormier, l'un des jurés titulaires, n'a point été touché par la notification de la convocation qui lui a été faite; qu'il résulte du procès-verbal du commissaire de police chargé de la notification, visé lui-même au procès-verbal des débats, que le sieur Cormier, propriétaire, rue du Finistère, à Lorient, a été vainement recherché dans cette ville; que celui-ci est ainsi désigné, tant sur la liste dressée par le conseil général du Morbihan, pour l'année 1888, que dans la délibération du tribunal civil de Vannes qui a procédé, le 19 décembre 1887, au choix des jurés appelés à statuer sur le montant de l'indemnité due à Delory, exproprié à la requête et sur les poursuites de la commune de Lorient;

Attendu, en droit, que si l'irrégularité commise dans la convocation des jurés est une cause de nullité de leurs opérations subséquentes, en ce qu'elle vicie la composition même du jury, cette nullité ne les frappe qu'en tant qu'elle est imputable à la partie expropriante, chargée de la convocation; que, dans l'espèce, la commune, en se conformant exactement aux indications de la liste formée par le conseil général et de celle adoptée par la délibération du tribunal, n'a pu commettre aucune faute; qu'ainsi ce moyen n'est pas fondé;

Sur le second moyen :

Attendu que, s'il est vrai que le magistrat directeur, après avoir statué sur diverses causes d'empêchement, a, en outre, exclu de la liste les jurés titulaires Beaubois, Gauthier (Clodius) et Plateau, sous le prétexte qu'ils étaient intéressés dans la cause en leur qualité d'anciens membres du conseil municipal qui a demandé l'expropriation, il n'est pas résulté cependant de cette exclusion que le droit de récusation n'a pas pu être exercé par Delory; qu'en effet, le procès-verbal constate qu'au moment où

le magistrat allait procéder, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 33 de la loi du 3 mai 1841, au choix des personnes nécessaires pour compléter le nombre de seize jurés, « le maire de la ville de Lorient et M. Delory, assisté de Mᵉ Leborgne, son conseil, ont fait connaître qu'ils acceptaient la liste de douze jurés dont les noms avaient été indiqués, et qu'ils renonçaient à se prévaloir du droit de récusation que leur accordait la loi »;

Attendu, en droit, que les parties sont libres de ne pas user de cette faculté et par conséquent d'y renoncer en termes exprès; que le magistrat directeur a donc pu, sans recourir à de nouveaux choix, déclarer constitué définitivement le jury composé de douze jurés présents à l'audience et formellement acceptés par les parties; que le second moyen doit donc être également rejeté;

Sur le troisième moyen :

Attendu que le sieur Delory n'avait ni accepté ni refusé les offres de la commune, ni manifesté ses prétentions dans les termes et conditions de l'article 24 de la loi précitée; qu'ainsi le procès-verbal constate qu'il n'a été mis sous les yeux du jury, après sa constitution, que « le tableau des offres notifiées par la commune de Lorient, ainsi que le plan parcellaire et les autres documents de la cause », mais qu'ultérieurement l'avocat de Delory « a fait connaître, au nom de celui-ci, qu'il réclamait une indemnité de 107.000 francs et déposé à l'appui de cette demande des conclusions *dont le magistrat a ordonné la jonction au procès-verbal* »;

Attendu que le dépôt immédiat de ces conclusions, après la lecture qui en a été faite et leur annexion au procès-verbal, suffisent, surtout en présence de la mention susrappelée relativement aux offres, à établir que le tout a été mis sous les yeux du jury, comme l'exige la loi; d'où il suit que le moyen manque en fait;

Sur le quatrième moyen :

Attendu que l'article 38 de la loi du 3 mai 1841 ne prévoit pas le cas où le magistrat directeur du jury juge à propos de poser les questions résultant de l'instruction et des débats qui doivent être soumises au jury et résolues par lui; que c'est là une faculté dont il appartient à ce magistrat d'user suivant les circonstances; qu'il importe donc peu que la position des questions précède ou suive la clôture des débats, pourvu que leur texte soit publiquement porté à la connaissance des parties qui ont toujours le

droit, en demandant la réouverture des débats, le cas échéant, de prendre à cet égard telles conclusions et de faire telles protestations et réserves qui leur paraîtront utiles; que, dans l'espèce, le procès-verbal constate que le magistrat directeur leur a donné lecture publique des questions posées au jury, mais qu'il ne mentionne aucunes conclusions, protestations ou réserves émanant des parties à ce sujet; que, par conséquent, le moyen n'est pas fondé;

Par ces motifs, rejette, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 360)

[1er octobre 1889]

Impressions. — Décret du 28 août 1889. — Demande de renseignements.

Monsieur le préfet,

Le décret du 28 août 1889 relatif au fonctionnement de l'Imprimerie nationale et dont vous trouverez ci-joint un exemplaire (*) stipule, tout d'abord, l'obligation pour les Administrations publiques de continuer à confier exclusivement à cet établissement toutes les impressions dont la dépense est imputable au budget de l'État.

Il prévoit ensuite les dérogations pouvant être apportées à cette disposition de principe et détermine les conditions dans lesquelles des exceptions pourront être autorisées.

Enfin l'article 5 dudit décret fait connaître qu'aucun payement ne pourra être fait dorénavant par les Payeurs du Trésor, ni alloué dans leurs comptes pour des travaux d'impressions dont l'exécution aurait été faite contrairement à ces prescriptions.

Dans ces circonstances, il importe que l'Administration se mette en mesure d'assurer, en toute connaissance de cause, l'application du décret dont il s'agit.

Dans ce but, je vous prie de vouloir bien m'adresser, pour chacun des services d'Ingénieurs en chef dans votre département, une nomenclature des imprimés de toute nature actuellement en usage dans le service et dont la fourniture est payée sur les fonds du Trésor.

(*) V. *suprà*, Décret, p. 834.

Il devra être joint à cet état un spécimen de chaque formule, sur laquelle en mentionnera :

1° Le prix d'achat ;

2° La quantité pouvant être nécessaire au service pendant l'année.

Quant aux imprimés, quels qu'ils soient, en usage dans les bureaux d'Ingénieurs, mais actuellement payés sur les frais fixes, il va de soi que MM. les Ingénieurs continueront à se les procurer suivant leurs convenances, il est inutile dès lors d'en faire mention dans ce travail.

Il est indispensable que ces renseignements me parviennent par votre intermédiaire vers le 15 octobre au plus tard.

En attendant enfin qu'une décision définitive soit prise par l'Administration supérieure, MM. les Ingénieurs pourront s'approvisionner suivant l'usage adopté dans leur service, mais il est bien entendu qu'ils devront limiter aux besoins stricts et pour un trimestre seulement leurs commandes d'imprimés imputables au budget de l'État.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

(N° 361)

[22 octobre 1889]

Fourniture des imprimés.

Monsieur le Préfet.

En m'accusant réception de la circulaire du 1er octobre 1889 (*) relative à la question de la fourniture des imprimés nécessaires aux divers services, un certain nombre d'ingénieurs en chef font observer que plusieurs des commandes qu'ils ont à faire à cette époque de l'année embrassent plus d'un trimestre et se rapportent même dans quelques cas à l'année entière.

Tenant compte de ces observations et dans l'intérêt supérieur

(*) V. *suprà* Circulaire, p. 842.

du service dont il importe avant tout d'assurer la marche régulière, j'autorise MM. les chefs de service à se procurer, suivant l'usage, et au besoin pour l'année 1890, si la nature de la fourniture le comporte, les imprimés qui leur sont indispensables.

Il n'est rien changé aux autres instructions contenues dans ma circulaire précitée du 1er octobre, et je vous ferai connaître, en temps utile, la décision de principe qui sera prise sur la question.

Receve ., etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

PERSONNEL

(N° 362)

Septembre 1889.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 12 septembre. — M. **Gay**, Inspecteur général de 2e classe, Conseiller d'État en service extraordinaire, Directeur des chemins de fer, est promu au grade de Commandeur de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Décret du 24 août 1889. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1889, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Paul** (Jean),
Couturier (Hyppolite Paul Auguste),
Arnaud (Jean Baptiste Marius),
Vicaire (Jules Étienne Antoine),
Duperrier (Georges Edmond),
Roux (Barthélemy Louis Albert Marc),
Lorieux (Edmond Théodore),
Wilhelm (Jean Alexandre Serge).

3° AVANCEMENT.

Arrêté du 5 septembre. — M. **Martin** (Félix), Ingénieur en Chef de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre rang à dater du 20 août 1889.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 26 septembre. — M. **Jullidière** (René), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Nîmes, au service

ordinaire du département du Gard et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la **Méditerranée**, est mis à la disposition de l'Administration des Colonies, pour occuper l'emploi de Directeur du chemin de fer et du port de la Réunion.

M. **Jullidière** est placé dans la situation de service détaché.

5° RETRAITE.

Date d'exécution.

M. **Tourniaire** (Carmel), Sous-Ingénieur. . . . . 31 août 1889

M. **Tourniaire** est maintenu provisoirement en fonctions par application de l'article 47 du Décret du 9 novembre 1853.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 30 *août.* — M. **Holtz**, Ingénieur en chef de 1re classe chargé, à la résidence de Paris, du service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien du réseau de l'Est et du service du chemin de fer de Bricon au raccordement direct de Chaumont, est nommé Professeur du Cours de navigation intérieure à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Guillemain**, nommé Directeur de la même École.

M. **Holtz** conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Arrêté du 31 *août.* — M. **Buffet** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement attaché au service de la 13e Inspection Générale, est attaché, à la résidence de Nancy, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle — arrondissement du Sud et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thoux** — 1er arrondissement — (lignes de Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent, des mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et aux usines de Neuves-Maisons), en remplacement de M. **Leloutre**, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Kauffmann**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché dans le service maritime du département de la Gironde, est chargé, à la résidence d'Embrun, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. **Domergue**, appelé à un autre service.

Arrêté du 5 *septembre.* — Le service de Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-Pierre-de-Louviers aux Andelys, supprimé à dater du 1er février 1888, est reconstitué.

Ce service sera compris dans les attributions de M. **Cordier**, Ingénieur en Chef à Évreux.

Idem. — Le service de Contrôle des études et travaux du che-

min de fer de Saint-Loup de la Salle à Beaune, supprimé à dater du 1er mars 1888, est reconstitué.

Ce service est rattaché aux attributions de M. **Bonneau du Martray**, Ingénieur en Chef à Dijon.

Arrêté du 14 septembre. — Un 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire est créé, à titre provisoire, dans le service maritime du département de la Gironde, à la résidence de Bordeaux.

Cet arrondissement comprendra les travaux ci-après désignés, distraits du 2e arrondissement (M. **de Volontat**, Ingénieur ordinaire) :

1° Alimentation complémentaire du bassin à flot;

2° Travaux neufs en Garonne, en aval du port de Bordeaux jusqu'à l'extrémité amont des travaux de l'entreprise de l'amélioration du bec d'Ambès.

Idem. — M. **Meunier** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence d'Auch, au service ordinaire du département du Gers et au service des études et travaux relatifs au régime général des bassins de La Save, du Gers et de La a se, est chargé, à la résidence de Bordeaux, du 4e arrondissement du service maritime du département de la Gironde (Création).

Arrêté du 20 septembre. — M. **Blondel** (André), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service du Secrétariat du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est provisoirement attaché au service central des Phares et Balises.

Arrêté du 26 septembre. — M. **Strohl**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Vienne et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Gironde et du service des chemins de fer de Libourne à Langon, de La Sauve à Eymet, de Moulis à Lamarque, de Barbezieux à Saint-Mariens et de Marcenais à Libourne, en remplacement de M. **Salva**, promu au grade d'Inspecteur Général de 2e classe.

Idem. — M. **Gérard**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Aisne et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Vienne et du service des chemins de fer du Quéroy à Nontron, de Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus, de la pointe de La Fumée au Fort d'Enet et de La Rochelle au port de La Pallice, en remplacement de M. **Strohl**.

Idem. — M. **Kleine**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est chargé du service ordinaire du département de l'Aisne et du service des chemins

de fer de Wimy à Guise, de Laon à Liart et du Cateau à Laon, en remplacement de **M. Gérard.**

Arrêté du 28 septembre. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne d'Elne à Arles-sur-Tech, comprise entre Elne et Céret, est organisé de la manière suivante, savoir:

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien :*

MM. **Gautié**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Cutzach, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Perpignan.

II. *Contrôle de l'exploitation technique :*

MM. **Metzger**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Fumey, Ingénieur ordinaire des Mines, à Béziers.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale :*

MM. **Noyrit**, Inspecteur principal, à Bordeaux.
Lerouge, Inspecteur particulier, à Toulouse.

IV. *Surveillance administrative :*

M. **Weber**, Commissaire de surveillance administrative à Cerbère.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

26 *août.* — M. **Rouquette** (Jérôme), Commis, Concours de 1882-n° 266, Basses-Alpes, service ordinaire.

30 *août.* — M. **Jardin** (Henri), Commis, Concours de 1882-n° 452, mis à la disposition du Gouvernement hellénique pour être employé dans le service de la mission française des Travaux publics de Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5 *septembre.* — M. **Fournier** (Jules), Commis, Concours de 1882-n° 179, Pas-de-Calais, service ordinaire.

17 *septembre.* — M. **Grégorj** (Eugène), Concours de 1882-n° 129, service municipal de la Ville de Marseille.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

21 *septembre.* — M. **Maurel** (Omer), Commis, Concours de 1882-n° 511, Var, service ordinaire.

26 *septembre.* — M. **Bonnet** (Gaston), Commis, Concours de 1882-n° 135, Ardèche, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

5 *septembre.* — Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

MM. **Lacassagne** (Bernard), Hautes-Pyrénées, service de chemins de fer de M. **Rivoire-Vicat**;
Gérard (Arthur), Meuse, canal de l'Est-Branche Nord;
Castel (Paul), Aude, service de chemins de fer de M. **Bouffet**;
Prévoteaux (Edmond), Ardennes, service ordinaire;
Bausinger (Joseph), Orne, service ordinaire;
Bourgade (Adrien), Lot, service de chemins de fer de M. **Pihier**;
Saint-Blancat (Isidore), détaché au service vicinal du département de la Haute Garonne;
Bachmann (Fernand), Bouches-du-Rhône, service ordinaire;
Peyroux (Auguste), Puy-de-Dôme, service ordinaire;
Brazier (Augustin), Basses-Pyrénées, service de chemins de fer de M **Gautié**;
Deshayes (Étienne), Saône-et-Loire, service de chemins de fer de M. **Reboul**;
Forgues (Jacques), Basses-Pyrénées, service de chemins de fer de M. **de Mazas**;
Tessareck (Antoine), Corse, service ordinaire;
Seychal (Claudius), Drôme, service ordinaire;
Pastouret (Félix), Var, service ordinaire.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

31 *août.* — M. **Egret** (Auguste), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la ville de Neuilly-sur-Seine, est remis en activité et autorisé à accepter les fonctions de Directeur des travaux et du service des eaux de la ville de Bourges.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2 *septembre.* — M. **Doffe** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est mis à la disposition de l'Administration des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

9 *septembre.* — M. **Guthmann** (Michel), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, est mis à la disposition du Gouvernement hellénique, pour être attaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

19 *septembre.* — M. **André** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département du Nord, est mis à la disposition de l'Administration des Colonies, pour être employé dans le service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

24 *septembre.* — M. **Labadens** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, est mis à la disposition de l'Administration des Colonies, pour être employé dans le service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

30 *août.* — Un congé de six mois sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Lugagne** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram.

9 *septembre.* — M. **Martinou** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles jusqu'au 1er octobre 1889, est maintenu dans cette situation pendant une période indéterminée.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *août.* — M. **Turin** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour raisons de santé, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, pour remplir les fonctions de Membre de la Commission des logements insalubres de la Ville de Paris.

24 *septembre.* — M. **Chollot** (Julien), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement au service du Syndicat de la mission de l'Industrie française en Chine, à la résidence de Lu-Shung-Kao, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à rester au même service.

Idem. — M. **Robin** (René), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du

chemin de fer de Montauban à Brive est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans.

6° DISPONIBILITÉS.

9 *septembre*. — M. **Teyssonnières** (Pierre), Conducteur de 1[re] classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'au 1[er] août 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période de six mois.

19 *septembre*. — M. **Pellerin** (Joseph), Conducteur de 3[e] classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'au 16 octobre 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'un an.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Domaine** (Henri), Conducteur de 1[re] classe, Ardèche, service ordinaire	1[er] sept. 1889
M. **Mollard** (Isidore), Conducteur de 2[e] classe, en congé sans traitement	1[er] sept. 1889
M. **Cousteau** (Maurice), Conducteur de 1[re] classe, en disponibilité pour raisons de santé	22 sept. 1889
M. **Guerguy** (Louis), Conducteur principal, Drôme, service ordinaire	1[er] oct. 1889
M. **Hentgen** (Pierre), Conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est	16 oct. 1889
M. **Hentgen** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 31 décembre 1889.	
M. **Maltet** (Alfred), Conducteur principal, Seine-et-Marne, service ordinaire	1[er] avril 1890

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Hermé** (Édouard), Conducteur de 1[re] classe, Maine-et-Loire, service ordinaire	1[er] août 1889
M. **Jousse** (Félix), Conducteur de 3[e] classe, Haute-Saône, service ordinaire	22 août 1889
M. **Fournier** (Jean), Conducteur principal, Gard, service ordinaire	30 août 1889
M. **Atton** (Henri), Conducteur de 3[e] classe, Alger, service de la circonscription de l'Est	8 sept. 1889

9° DÉCISIONS DIVERSES.

16 *août* 1889. — Est rapporté l'arrêté du 23 mai 1889, par lequel M. **Barrier** (Louis), Conducteur de 4° classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, a été mis en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à prêter son concours pour la confection du plan d'alignement de la ville de Mende.

M. **Barrier** est autorisé à se charger du même travail en conservant une partie de ses attributions actuelles.

24 *août*. — M. **Stengel** (Émile), Conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département des Ardennes, est attaché, en outre, au service de la navigation de l'Aisne et du Canal des Ardennes.

26 *août*. — M. **Pansin** (Paul), Conducteur de 3° classe attaché, dans le département de Vaucluse, au service des études et travaux des chemins de fer de Forcalquier à Volx et d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

Idem. — M. **Lemercier** (Alfred), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, passe dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Veyrières** (Jules), Conducteur de 3° classe, attaché au service ordinaire du département d'Oran, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

31 *août*. — M. **Salomon** (Émile), Conducteur de 2° classe attaché, dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Gilley à Pontarlier, passe au service ordinaire du même département.

5 *septembre*. — M. **Piton-Bressant** (Louis), Conducteur de 3° classe, attaché au service maritime du département de la Gironde, passe dans le département du Loiret, au service des travaux de construttion du bief de jonction entre le canal latéral à la Loire et le canal de Briare.

Idem. — M. **Liban** (Jules), Conducteur de 3° classe attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal de l'Est-Branche Nord, passe dans le département du Loiret, au service des travaux de construction du bief de jonction entre le canal latéral à la Loire et le canal de Briare.

Idem. — M. **Gardes** (Félix), Conducteur de 2° classe, en dispo-

nibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service maritime du département de la Gironde.

5 *septembre.* — M. **Deshayes** (Étienne), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Gengoux à Montchanin, passe dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

9 *septembre.* — M. **Firmery** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe au service ordinaire du département du Loiret.

10 *septembre.* — M. **Flory** (François), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Drôme.

14 *septembre.* — M. **Baldauf** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin, passe dans le département du Jura, même service.

Idem. — M. **Rebstock** (George), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Voujaucourt à Saint-Hippolyte, passe au service du canal du Rhône au Rhin, même département.

Idem. — M. **Michel** (Hector), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Vintouzky** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — M. **Pierrot** (Edmond), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service de la navigation de la Saône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est.

16 *septembre.* — M. **Duteil** (Étienne), Conducteur principal attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe au service ordinaire du même département.

19 *septembre.* — M. **Huel** (Raphaël), Conducteur de 3e classe,

en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

19 *septembre*. — M. **Clérin** (Édouard), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est remis en activité et attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal de l'Est-Branche Nord.

21 *septembre*. — M. **Allard** (Augustin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore, passe dans le département du Cantal, même service.

Idem. — M. **Nourisson** (Benoit), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, passe dans le département du Cantal, même service.

Idem. — M. **Bertrand** (Casimir), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, passe au service ordinaire du département du Gard.

Idem. — M. **Colombié** (Prosper), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Tarn, au service de la navigation du Tarn, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

Idem. — M. **Henry** (François), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département du Tarn, au service de la navigation du Tarn.

25 *septembre*. — M. **Duvent** (Vital), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne, passe au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

Idem. — M. **Pommier** (Édouard), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 363)

[23 mars 1889]

Loi portant annulation, sur l'exercice 1886, *d'un crédit de* 9.959.060f,93 *affecté aux chemins vicinaux et ouverture d'un crédit de pareille somme, avec la même destination, au budget de* 1887. (V. *Bull. des lois*, p. 277.)

(N° 364)

[4 juillet 1889]

Loi tendant à compléter l'article 177 *du Code pénal.*

. . . .

ARTICLE UNIQUE. — L'article 177 du Code pénal est complété par l'adjonction des paragraphes suivants :

« Sera punie des mêmes peines toute personne investie d'un mandat électif, qui aura agréé des offres ou promesses, reçu des dons ou présents pour faire obtenir ou tenté de faire obtenir des décorations, médailles, distinctions ou récompenses, des places, fonctions ou emplois, des faveurs quelconques, accordées par l'autorité publique, des marchés, entreprises, ou autres bénéfices résultant de traités conclus également avec l'autorité publique, et aura ainsi abusé de l'influence, réelle ou supposée, que lui donne son mandat.

« Toute autre personne qui se sera rendue coupable de faits semblables sera punie d'un emprisonnement d'un an au moins et de cinq ans au plus, et d'une amende égale à celle prononcée par le premier paragraphe du présent article.

« Les coupables pourront en outre être interdits des droits

mentionnés dans l'article 42 du présent Code, pendant cinq ans au moins et dix ans au plus, à compter du jour où ils auront subi leur peine. »

. . . .

(N° 365)

[11 juillet 1889]

Loi relative à la création d'un 5e régiment du génie dit Régiment de Sapeurs de chemins de fer. (V. *Bull. des Lois*, p. 47.)

(N° 366)

[15 juillet 1889]

Loi qui autorise le liquidateur de la compagnie universelle du canal interocéanique de Panama à émettre dans des conditions spéciales les obligations créées en vertu de la loi du 8 juin 1888.

. . . .

Art. 1er. — Le liquidateur de la compagnie universelle du canal interocéanique de Panama est autorisé à négocier, sans limitation de prix et sans intérêts, celles des obligations à lots dont l'émission a été autorisée par la loi du 8 juin 1888 (*) qui n'avaient pas encore été placées le 4 février 1889, date de la dissolution et de la mise en liquidation de ladite compagnie.

Les sommes provenant de la négociation de ces titres seront insaisissables jusqu'à concurrence de trente-quatre millions de francs.

Dans le cas où le liquidateur ferait apport ou cession de tout ou partie de l'actif de la liquidation à une compagnie créée pour l'achèvement du canal, la nouvelle société ne pourra émettre les obligations à ce moment non placées autrement que dans les conditions déterminées par la loi du 8 juin 1888 en ce qui concerne le minimum du prix d'émission et le service des intérêts.

Art. 2. — Au fur et à mesure du placement de celles de ces

(*) *Ann.* 1888, p. 776.

obligations sur lesquelles n'a pas été fait le versement intégral de la somme nécessaire pour constituer le capital de garantie prescrit par l'article 1er de la loi du 8 juin 1888, le liquidateur devra verser le complément de cette somme à la société civile qui a été créée pour la constitution dudit capital.

Les dépôts effectués par la société civile, en vertu de la loi du 8 juin 1888 et de la présente loi, ne pourront être retirés et conserveront leur affectation spéciale jusqu'à complet acquittement des charges du service de garantie des lots et du remboursement du capital.

. . . .

(N° 367)

[22 juillet 1889]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique et la concession définitive, à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de la ligne de Corbeil à Montereau.

. . . .

Article unique. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Corbeil à Montereau, par Melun, Chartrettes et Champagne.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la convention du 26 mai 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

. . . .

(N° 368)

[22 juillet 1889]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Somme, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Forest-l'Abbaye à Noyelles.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Somme, du chemin de fer d'intérêt local, à

voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Forest-l'Abbaye (station de la ligne d'intérêt local d'Abbeville à Dompierre-sur-Authie, déclarée d'utilité publique par la loi du 17 janvier 1885 (*) à Noyelles, par ou près Nouvion-en-Ponthieu.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Somme est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 4 avril 1889, entre le préfet de la Somme, d'une part, et la société générale des chemins de fer économiques, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à la loi du 17 janvier 1885.

Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er ci-dessus est fixé, à forfait, à la somme de 32.000 francs par kilomètre, sans que la longueur de la ligne à laquelle ce forfait s'applique puisse excéder onze kilomètres.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, tant pour les lignes déclarées d'intérêt public par la loi du 17 janvier 1885, que pour la ligne objet de la présente loi, reste fixé à la somme de 300.000 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations, pour la ligne de Forest-l'Abbaye à Noyelles, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du minstre des finances et après l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne.

Le capital à réaliser par l'émission d'obligations ne pourra être supérieur aux 4/5 des dépenses d'établissement de la ligne dont il s'agit, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas les 4/5 du montant de l'intérêt, à 5 p. 100, garanti sur lesdites dépenses.

(*) V. *Annales* 1885, p. 313.

Art. 6. — Le capital de la société générale des chemins de fer économiques ne pourra être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable, par décret délibéré en conseil d'État.

. . . .

ANNEXE.

CONVENTION.

L'an 1889, le 4 avril,

Entre les soussignés,

M. Ligier, préfet du département de la Somme, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Des délibérations du conseil général de la Somme, en date des 6 mai et 21 août 1886, 26 août 1887 et 11 avril 1888, et de la délibération de la commission départementale, du 1er avril 1889,

D'une part;

Et M. Emile Level, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 7 septembre 1887,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Somme concède à la société générale des chemins de fer économiques, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un embranchement d'intérêt local à voie de 1 mètre, se détachant de la ligne d'Abbeville à Dompierre-sur-Authie, à la station de Forest-l'Abbaye, passant par ou près Nouvion-en-Ponthieu et aboutissant à Noyelles.

La présente concession commencera à courir du jour de la déclaration d'utilité publique et prendra fin à la même époque que la concession des autres lignes déjà concédées à la même société dans le département de la Somme.

La ligne désignée ci-dessus sera en tout conforme aux lignes concédées à la même société par la convention du 16 juillet 1884 et déclarées d'utilité publique par la loi du 17 janvier 1885.

Ladite ligne sera régie par le cahier des charges approuvé par la loi du 17 janvier 1885 et satisfera aux conditions spéciales suivantes :

1° L'embranchement de Forest-l'Abbaye à Noyelles aura une longueur maximum de 11 kilomètres;

2° Il sera terminé deux ans après l'approbation du projet d'ensemble, qui sera présenté six mois après la déclaration d'utilité publique;

3° Sous réserve de l'application du premier paragraphe de l'article 9 du cahier des charges, il est dès à présent entendu que des stations ou haltes

seront établies aux endroits ci-après désignés : une station à Nouvion-en-Ponthieu et une halte à Sailly-Bray.

Art. 2. — La ligne concédée par la présente convention et celles dénommées en l'article 1er de la loi du 17 janvier 1885 formeront un ensemble soumis, en ce qui touche la subvention annuelle du département, aux dispositions des articles 4 et 6 de la convention du 16 juillet 1884.

Pour l'application de ces dispositions, il est entendu que le capital de premier établissement sera fixé, à forfait, à la somme de 32.000 francs par kilomètre.

Art. 3. — Les dispositions des articles 3, 5 (nos 2 et 3), 7, 8, 9, 10, 11, 12 de la convention du 16 juillet 1884 demeurent applicables à la présente concession.

. . . .

(N° 369)

[22 juillet 1889]

Loi ayant pour objet d'approuver les modifications apportées aux conditions de la concession du chemin de fer d'intérêt local de Froissy à Estrées-Saint-Denis, dont l'utilité publique a été déclarée par la loi du 4 août 1883 (*).

. . . .

Art. 1er. — Est autorisée l'exécution du chemin de fer d'intérêt local de Froissy à Estrées-Saint-Denis, dont l'utilité publique a été déclarée par la loi du 4 août 1883, dans les conditions résultant des conventions passées entre le préfet de l'Oise, M. Alfred Lambert, et l'ancienne société concessionnaire du chemin de fer, les 9 juillet 1887 et 22 et 24 mai 1889, ainsi que du cahier des charges annexé à cette dernière convention.

Des copies certifiées conformes de chacune desdites conventions et du cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 2. — Est prorogé pour une durée de trois ans, à dater de la promulgation de la présente loi, le délai dans lequel devront être effectuées les expropriations nécessaires pour l'exécution du chemin de fer.

Art. 3. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er est fixé, à forfait, à la somme de 70.000 francs par kilomètre, sans que la longueur

---

(*) V. *Annales* 1884, p. 296.

à laquelle ce forfait s'applique puisse excéder 43 kilomètres 500 mètres.

Ce capital pourra, pendant une durée de dix ans, à compter de la mise en exploitation, être augmenté jusqu'à concurrence d'une somme de 10.000 francs par kilomètre pour travaux complémentaires, tels que : agrandissement de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou voies de garage, etc.

Le montant des subventions de l'État sera calculé d'après un taux de garantie d'intérêt fixé, amortissement compris, à 4f,20 p. 100 par an. Elles ne porteront en aucun cas sur les travaux complémentaires prévus au paragraphe 2 du présent article, et cesseront après la soixantième année.

Elles ne commenceront à courir que lorsqu'il aura été fait emploi par le département pour la garantie d'intérêt d'une annuité de 12.000 francs correspondant à la transformation en soixante annuités de la somme à retenir par lui sur le produit de la cession des travaux exécutés au nouveau concessionnaire, et ne porteront que sur la moitié de la partie des recettes nettes garanties dépassant cette somme.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à la somme de 50.000 francs.

Le département devra rembourser à l'État en capital les subventions par lui versées :

1° En y affectant la moitié de la portion des annuités de 12.000 francs non entièrement absorbées par la garantie de la compagnie;

2° En attribuant jusqu'à due concurrence, au remboursement des avances de l'État, l'intégralité des sommes à verser par le concessionnaire ou ses ayants droit en vertu de l'article 15 de la loi de 1880 et la valeur des cessions qu'il pourrait faire au département pour le même objet;

3° Sur le produit net de l'exploitation de la ligne lorsqu'elle fera retour au département, si le remboursement n'a pas été complété avant cette époque.

Art. 4. — Sont approuvés les traités, en date des 11 mai 1888 et 23 mai 1889, passés entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Alfred Lambert.

Les résultats de ce traité, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris, en recettes et en dépenses, dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie, certifiée conforme, de ce traité, restera annexée à la présente loi.

Le capital ainsi fourni par la compagnie du Nord n'aura, dans aucun cas, droit au prélèvement de 6 p. 100 autorisé par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880. Pour l'application de cet article, il ne sera donc prélevé avant partage des recettes que 4f,20 p. 100 de ce capital et 6 p. 100 du capital complémentaire, et à partir de la soixantième année que 6 p. 100 du capital complémentaire.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire du chemin de fer de Froissy à Estrées-Saint-Denis pour la construction et l'exploitation de cette ligne.

. . . .

ANNEXE.

CONVENTION

(Du 9 juillet 1887.)

Entre les soussignés :

MM. Edmond Moreau et Lucien Parent, tous deux liquidateurs et administrateurs près le tribunal de commerce de la Seine, demeurant, le premier, 21, rue d'Hauteville, à Paris ; le second, 43, rue de Richelieu, à Paris ;

Agissant au nom et comme liquidateurs de la société anonyme, au capital de 2 millions de francs, dite *Compagnie du chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Grandvilliers* (section d'Estrées-Saint-Denis à Froissy) dont le siège social était à Paris, 39, rue de Londres ;

Fonctions auxquelles ils ont été nommés par deux jugements du tribunal de commerce de la Seine en date des 30 juillet et 17 août 1886,

D'une part ;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 158, boulevard Magenta,

D'autre part ;

Il a été exposé ce qui suit :

La compagnie du chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Grandvilliers est devenue concessionaire de la section du chemin de fer projeté d'Estrées-Saint-Denis à Grandvilliers, comprise entre Estrées-Saint-Denis et Froissy, aux termes d'un contrat intervenu, le 6 novembre 1882, entre M. le préfet de l'Oise, ladite compagnie et M. Edmond Caille, concessionnaire originaire,

Ladite ligne de chemin de fer déclarée d'utilité publique par la loi du 4 août 1883.

Aux termes du cahier des charges accompagnant la concession du 6 novembre 1882 et de la loi du 4 août 1883 susrappelées, la ligne entière devait être livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans, c'est-à-dire le 4 août 1886, à peine pour la compagnie se voir déchue de sa concession et d'encourir par

ce fait les pénalités stipulées en l'article 31 du cahier des charges, outre la perte de son cautionnement.

Dans cette situation, les liquidateurs se sont adressés au département pour obtenir qu'il soit sursis à toute mesure de rigueur contre la compagnie qui n'avait pu remplir ses engagements et dont les travaux entièrement interrompus depuis décembre 1885 sont relativement peu avancés.

Le département n'a consenti à ne pas user, quant à présent, du droit de confiscation du cautionnement et de déchéance que sur l'engagement pris par les liquidateurs de lui présenter à bref délai une personne offrant toutes garanties pour, avec son agrément, être substitué au lieu et place de ladite compagnie, dans tous ses privilèges, charges et obligations.

M. Lambert, mis en rapport avec les liquidateurs, leur proposa de présenter au département, d'accord avec eux, une demande tendant à obtenir une nouvelle concession de la ligne de chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, à voie étroite, moyennant vente par la liquidation de tout ce qui pourrait être utile à M. Lambert, dans l'hypothèse de l'obtention de cette concession.

Les liquidateurs, pour sauvegarder la valeur des travaux exécutés et des approvisionnements, comme aussi du cautionnement, qui couraient les plus grands risques d'être confisqués, et de devenir la propriété du département, si la déchéance de la compagnie était prononcée, ont accueilli, dans l'intérêt général de la masse créancière et des actionnaires, la proposition de M. Lambert, et alors sont intervenues les conventions suivantes :

Art. 1er. — MM. Moreau et Parent, ès-qualités qu'ils agissent, déclarant être prêts à abandonner tous leurs droits, et admettre la résiliation immédiate, sans qu'il soit nécessaire de procéder aux formalités de déchéance, de la concession accordée par délibération du conseil général de l'Oise, le 7 septembre 1881, à M. Edmond Caille, lequel l'a apportée à la société anonyme actuellement en liquidation;

Font, par les présentes, pour le cas où les propositions de M. Lambert seraient agréées par l'autorité compétente, promesse de vente à M. Lambert, qui accepte, moyennant payement d'une somme fixée à forfait à 400.000 francs, de :

1° Les travaux exécutés sur le chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Grandvilliers (section d'Estrées-Saint-Denis à Froissy par la Neuville-Roy et Saint-Just-en-Chaussée), en vertu de la concession ci-dessus rappelée ;

2° Les droits et obligations de la compagnie en liquidation résultant des ventes ou promesses de ventes de terrains sur lesquels la ligne est établie, à charge par M. Lambert de payer directement, en sus du prix ci-dessus fixé à la décharge de la société venderesse, tout ce qui peut être dû à raison desdites ventes ou promesses de ventes, ou prise de possession des terrains nécessaires à l'établissement et à la construction de la ligne;

3° Le matériel, les matériaux et approvisionnements qui peuvent appartenir à la compagnie, le tout sans garantie de l'état dans lequel se trouvent ou se trouveront, au moment de la prise de possession, les objets qui pourront exister sur la ligne dudit chemin de fer ou dans des dépôts quelconques, suivant état annexé aux présentes et prix arrêtés ce jour entre les parties.

En cas de manquant lors de la livraison, il sera fait à M. Lambert une réduction proportionnelle sur le prix de vente, soit que ces manquants proviennent de ventes sur saisies, soit de toutes autres causes;

4° Les plans, études, archives et tous documents généralement quelconques intéressant la ligne, qui peuvent se trouver aux mains des liquidateurs, sans aucune garantie de la quantité et de la valeur de ces documents.

Art. 2. — La présente vente est faite sous la double condition suspensive:

1° Que M. Lambert, par un vote du conseil général de l'Oise, obtienne la concession qu'avait primitivement la compagnie d'Estrées-Saint-Denis, et ce, quelles que soient les modifications apportées à la concession nouvelle par l'administration, et que l'établissement de la ligne aura été de nouveau déclaré d'utilité publique par la législature;

2° Que M. Lambert concluera avec la compagnie du chemin de fer du Nord un contrat en vertu duquel celle-ci prendrait l'engagement d'escompter audit M. Lambert les subventions fermes qui lui seraient allouées par l'État, le département, les communes et les industriels, pour la construction de la ligne.

Au cas où, dans le délai voulu pour l'accomplissement des formalités légales, mais au plus tard dans le délai d'un an, ces deux conditions ne seraient pas remplies, les présentes seront nulles et non avenues, sans indemnité de part et d'autre.

Toutefois, le contrat ne sera pas annulé si, par des motifs absolument indépendants de la volonté de M. Lambert, la déclaration d'utilité publique n'a pas été prononcée dans le délai d'un an ci-dessus stipulé.

Art. 3. — Il sera accordé à M. Lambert, pour le payement du prix de vente, un délai de trois mois, prenant cours le jour de la publication, au *Journal officiel*, de la loi déclarative d'utilité publique.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Duflos, préfet du département de l'Oise, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la délibération du conseil général, en date du 26 août 1887, sous la réserve de la décision de la commission départementale,

D'une part ;

MM. Parent et Moreau, liquidateurs de la société du chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Grandvilliers (section d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, par la Neuville-Roy et Saint-Just-en-Chaussée), agissant au nom et pour le compte de cette société, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par le tribunal de commerce du département de la Seine, en date des 30 juillet et 17 août 1886,

De seconde part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur, demeurant 162, boulevard Magenta, à Paris,

De troisième part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Oise et la compagnie d'Estrées-Saint-Denis à Grandvilliers s'engagent à considérer comme nulle et non avenue la convention du 6 novembre 1882, approuvée par la loi du 4 août 1883; ils s'engagent à renoncer à tous les droits que leur confère cette convention.

La compagnie pourra reprendre le cautionnement qu'elle a versé dans la caisse du département, dès la promulgation de la nouvelle loi déclarative d'utilité publique à intervenir pour la concession, à M. Lambert, de la ligne d'Estrées à Froissy.

Art. 2. — Tous les travaux exécutés par la compagnie et les matériaux approvisionnés seront remis à M. Lambert, qui les accepte.

Art. 3. — M. Lambert est substitué à la compagnie pour les droits et obligations résultant de la vente ou des promesses de vente des terrains sur lesquels devait être établie la ligne concédée.

Art. 4. — La compagnie abandonne au département de l'Oise une somme de 258.000 francs à prélever sur le produit de la vente à M. Lambert spécifiée à l'article 2.

Art. 5. — La somme fixée à l'article 4 sera retenue par M. Lambert sur le payement qu'il aura à effectuer à la compagnie sans que le département ait à intervenir.

Il s'engage à la verser dans les caisses du département dans un délai d'un mois après l'ouverture de la ligne.

Dans le cas où la ligne serait ouverte par sections, les versements seraient opérés dans un délai d'un mois après l'ouverture de chaque section et proportionnellement aux longueurs des sections.

Art. 6. — La compagnie s'engage à rembourser au département les subventions qu'elle a reçues des communes ou autres intéressés.

Art. 7. — M. Lambert retiendra sur les payements qu'il aura à effectuer à la compagnie le montant des sommes dues au département en vertu de l'article précédent; ce montant sera versé par M. Lambert dans la caisse du département, dans les conditions prévues pour le capital indiqué à l'article 5.

Art. 8. — Le département se réserve le droit de retenir sur les subventions dues par lui à M. Lambert le montant des sommes qui lui resteraient à recouvrer en vertu des articles 4, 5 et 6.

Art. 9. — La présente convention ne deviendra définitive qu'à la condition expresse que la convention à intervenir entre le département de l'Oise et M. Lambert, et portant concession à M. Lambert de la construction et de l'exploitation de la ligne d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, sera elle-même devenue définitive ; le rejet de la dernière convention rendra la première nulle et non avenue.

Art. 10. — Toutes les contestations qui pourraient surgir entre les parties sur l'interprétation et l'exécution des clauses du présent traité seront jugées par une commission arbitrale, chaque partie désignant son arbitre.

En cas de désaccord des arbitres, si deux parties seulement sont en cause, les deux arbitres désigneront un tiers arbitre pour les départager et, à défaut d'entente sur le choix du troisième arbitre, celui-ci sera désigné par le prési-

dent du tribunal civil de Beauvais; si les trois parties sont en cause, les trois arbitres désigneront deux nouveaux arbitres pour les départager, et, à défaut d'entente sur le choix de ces deux arbitres, ceux-ci seront désignés par le président du tribunal civil de Beauvais.

La décision des arbitres sera sans appel.

Art. 11. — Les frais de timbre et les droits d'enregistrement qu'entraînera la présente convention seront entièrement à la charge de l'ancienne compagnie d'Estrées-Saint-Denis à Grandvilliers.

Art. 12. — La présente convention annule la convention passée le 11 octobre 1887 entre les parties intéressées.

. . . .

CONVENTION.

ENTRE M. ALFRED LAMBERT ET LE DÉPARTEMENT DE L'OISE

Entre les soussignés :

M. Duflos, préfet du département de l'Oise, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général, en date du 26 août 1887, de la commission départementale, en date du 15 novembre 1887, et des délibérations du conseil général, en date des 11 avril 1888 et 22 mai 1889,

D'une part ;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur, demeurant 162, boulevard Magenta, à Paris,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Oise concède à M. Alfred Lambert, qui accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre, d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, par Saint-Just, ayant une longueur approximative de 43 kilomètres.

Art. 2. — La présente concession est faite aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880, du décret du 20 mars 1882, dans les délais et aux conditions du cahier des charges ci-annexé, et de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux clauses et conditions particulières ci-après indiquées.

Art. 3. — La dépense générale de premier établissement est fixée à forfait à 70.000 francs par kilomètre, y compris les frais d'étude, de constitution du capital, et l'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, ainsi que l'achat du matériel roulant.

Art. 4. — Les dépenses résultant des travaux visés dans l'article 9 du cahier des charges et exécutés pendant le cours de l'exploitation seront portées au compte de premier établissement, en augmentation du capital garanti jusqu'à concurrence d'une somme de 10.000 francs par kilomètre ;

Art. 5. — En cas d'insuffisance du produit brut (impôts déduits) de la ligne concédée pour faire face aux dépenses d'exploitation et au payement de l'intérêt (amortissement compris) du capital de premier établissement, le département s'engage à couvrir cette insuffisance dans les limites indiquées ci-après, tant à l'aide de ses propres ressources qu'à l'aide des subventions communales ou particulières et de la participation de l'État, telle qu'elle est définie par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 6. — Le calcul de la subvention due, en application de l'article précédent, sera fait au moyen des bases suivantes :

a). Le taux de l'intérêt (amortissement compris) du capital de premier établissement sera fixé à forfait, quelle que soit l'avance faite par la compagnie du Nord à M. Lambert, pour chaque kilomètre :

1° Pour 50.000 francs, à 4f,20 p. 100 par an ;

2° Pour le complément du capital, à 5 p. 100 par an ;

b). Les frais d'exploitation, par kilomètre, seront évalués à forfait au moyen de la formule $F = 2.000 + \frac{R}{3}$ (R représentant la recette brute, impôts déduits) ;

c). La longueur servant de base au calcul des subventions annuelles sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire, suivant l'axe de la voie principale ; elle sera comptée, pour chacune des deux sections composant la ligne entière, de l'axe du bâtiment des voyageurs de la station de Saint-Just-en-Chaussée à l'axe du bâtiment des voyageurs, soit de la station d'Estrées-Saint-Denis, soit de la station de Froissy.

Art. 7. — La subvention du département, des communes et des particuliers ne pourra dépasser ensemble, dans aucun cas, 1.500 francs par kilomètre et par an ; elle sera payable pendant soixante années seulement, à partir de la date de l'ouverture de la ligne ou de la section, si la ligne est ouverte par tronçon.

Art. 8.— La subvention annuelle du département sera payée dans les formes et conditions déterminées par le décret du 20 mars 1882.

L'avance prévue par l'article 9 dudit décret sera payée au plus tard dans les deux mois qui suivront le dépôt fait par le concessionnaire des pièces justificatives prévues à l'article 3 du même décret. Après ce délai, le concessionnaire aura droit, en cas de retard, à l'intérêt à 4 p. 100 l'an de la somme qui lui resterait due par le département sur le montant de la subvention.

Art. 9. — Le remboursement des avances faites par le département, les communes et les intéressés, est prévu comme devant se faire dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Dans le calcul des remboursements, le capital de 50.000 francs par kilomètre dont il est parlé à l'article 6, paragraphe *a*, n'aura droit qu'à un prélèvement de 4,20 p. 100 et seulement jusqu'à la soixantième année d'exploitation, époque à partir de laquelle il doit se trouver amorti. Le capital complémentaire aura droit, pendant toute la durée de la concession, au prélèvement légal au taux de 6 p. 100 par an.

Art. 10. — Dans le cas où la loi déclarative d'utilité publique changerait, au profit de l'État, les dispositions de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880,

en privilégiant d'une manière quelconque le capital correspondant aux subventions de l'État, les avances non remboursées à l'aide des prélèvements fixés par la loi le seront, à l'époque indiquée pour l'expiration de la concession, au moyen de l'abandon par le concessionnaire, jusqu'à due concurrence des objets mobiliers, tels que matériel roulant, mobilier des stations, outillage des ateliers et des gares, le surplus des avances étant abandonné au concessionnaire.

Art. 11. — De convention expresse, il est dérogé, dans les termes du cahier des charges annexé à la présente convention, aux articles 7, paragraphe 1 et 36, paragraphe 4 du cahier des charges type, ainsi qu'à l'article 56, paragraphe 1, 6, 8 et 9.

Art. 12. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi, et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie dans les limites déterminées par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880; elle sera également considérée comme nulle et non avenue si la convention passée entre le département, les liquidateurs de la compagnie d'Estrées Saint-Denis à Grandvilliers et M. Lambert, n'arrive pas à réalisation.

Art. 13. — Le concessionnaire s'engage à se substituer, dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation de la loi portant déclaration d'utilité publique, une société anonyme dont la durée sera égale à celle de la concession.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local, qui fait l'objet du présent cahier des charges, partira de la station du chemin de fer du Nord à Estrées-Saint-Denis, passera à ou près Grandvilliers-aux-Bois, la Neuville-Roy, Léglantiers, Ravenel, Saint-Just-en-Chaussée, Wavignies, Campremy, Noyers-Saint-Martin et aboutira à Froissy.

Le chemin dont il s'agit sera relié aux gares des lignes d'intérêt général à Estrées-Saint-Denis et à Saint-Just-en-Chaussée. Dans ces gares de jonction devront être établis des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de un an à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans, à partir de la même date.

Art. 3 à 5 (*comme au type.*)

Art. 6 [*comme au type* (35.000 francs)].

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,60, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,70; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,70.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,35 et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 0m,65 au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 150 mètres.

Une partie droite de 50 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 20 millièmes.

Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies sur les territoires des communes indiquées ci-après :

Estrées-Saint-Denis, Rouvillers, Beaupuits, la Neuville-Roy, Montiers, Léglantiers, Angivillers, Ravenel, Saint-Just-en-Chaussée, Wavignies, Thieux, Campreny, Noyers-Saint-Martin et Froissy, et qu'une halte sera établie sur le territoire de Plainval.

Cinq arrêts pourront être établis aux points désignés par le département, sans toutefois qu'il en résulte des dépenses de construction pour le concessionnaire.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 10 (*comme au type*).

Art. 11 [*comme au type* (3,50 — 6m,50)].

Art. 12 (*comme au type*).

. . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,50 pour les chemins à une voie, et de 6m,50 sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4m,20.

Art. 13 et 14 (*comme au type*).

Art. 15 (*comme au type*).

. . . .

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 3m,50 de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et 6m,50 sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 7 mètres de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 4m,80. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4m,20. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18 (*comme au type*).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 0m,90 d'axe en axe.

Art. 20 à 27 (*comme au type*).

Art. 28 (*comme au type*).

. . . .

Le plan de bornage sera autographié et trois expéditions en seront remises au service du contrôle.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30 (*comme au type*).

Art. 31 [*comme au type* (3 classes)].

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à trois.

Art. 33 (*comme au type*).

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession et sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Art. 35 (*comme au type*).

Art. 36 (*comme au type*).

. . . .

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire jusqu'à la fin de la soixantième année d'exploitation ; à partir de cette époque, l'annuité due au concessionnaire sera réduite d'une somme de 2.100 francs par kilomètre, représentant l'intérêt à 4f,20 p. 100 du capital de 50.000 francs qui sera amorti.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le département.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 37 [*comme au type* (40.000 francs)].

Art. 38 à 40 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Tarif.

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr.	fr.	fr.
Grande vitesse.			
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glace (1re classe).	0,067	0,033	0,10
— Voitures couvertes, fermées à glace et à banquettes rembourrées (2e classe) . . .	0,055	0,025	0,08
— Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,042	0,018	0,06
Enfants.— Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
— De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte : toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
— Au-dessus de 7 ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,012	0,008	0,02
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs, moutons, brebis, agneaux, chèvres . . .	0,025	0,015	0,04
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,135	0,105	0,24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dits de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,11	0,09	0,20
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,09	0,06	0,15
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et			

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr.	fr.	fr.
matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,072	0,048	0,12
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e et 3e classes.	0,072	0,048	0,12
Marchandises de la 4e classe.	0,07	0,03	0,10
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, par wagon et par kilomètre, 0f,60.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais etre inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur; omnibus, diligences, etc. . . .	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

. . . .

(*Comme au type*).

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 0f,50.

Art. 42 à 52 (*comme au type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 (*comme au type*).

Art. 54 (*comme au type*).

. . . .

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir une subvention par annuités ou une garantie d'intérêt au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs pendant toute la durée de la concession.

Art. 55 à 57 (*comme au type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 60 (*comme au type*).

Art. 61 (*comme au type*).

. . . .

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de 0f,15 par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 0f,05 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 62 à 64 (*comme au type*).

Art. 65 [*comme au type* (50 francs)].

Art. 66 [*comme au type* (40.000 francs)].

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Oise.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Oise, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69 (*comme au type*).

. . . .

TRAITÉ DU 11 MAI 1888.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par MM. Hippolyte Gaston Griolet, André-Jean Laurens de Waru et Omer-Henri Vallon, agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et comme autorisés spécialement à réaliser le présent traité, par décision de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 29 avril 1887,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 158, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire de la ligne d'intérêt local d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, à voie d'un mètre de largeur, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part,

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du département de l'Oise a, dans ses séances des 25 janvier, 19 avril et 26 août 1887, concédé à M. Lambert le chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, à voie de 1 mètre, d'une longueur de 40 kilomètres environ.

Une subvention a été accordée par le département et les communes sous la forme d'une garantie d'intérêt dont le maximum pourrait atteindre 1.500 francs par kilomètre.

Conformément à la loi du 11 juin 1880, cette subvention motivera, de la part de l'État, une garantie d'intérêt pouvant être équivalente.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne d'Estrées-Saint-Denis à Froissy sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — En vue de dispenser M. Lambert ou la société à constituer par lui pour le chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Froissy de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire l'avance d'une somme de 50.000 francs par kilomètre.

Art. 2. — L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque section de ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration sur la production de mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par ledit concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette du chef de la concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord produiront intérêt simple à 4 p. 100 à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Art. 3. — Les intérêts et le remboursement de cette avance seront assurés par une annuité payable en deux termes égaux, les 1er janvier et juillet de chaque année.

Art. 4. — A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du

Nord, M. Lambert, ès qualités, lui cède, délègue et transporte, ce qui est accepté par MM. Griolet, de Waru et Vallon, ès qualités, le montant en principal et intérêts des sommes que M. Lambert ou la société d'Estrées à Froissy auront à recevoir de l'État, du département de l'Oise et des communes, à titre de subvention, garantie d'intérêt ou pour toute autre cause, notamment en vertu du traité de concession du 1er mai courant et de la loi déclarative d'utilité publique, et ses droits, jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédant annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne d'Estrées à Froissy tel que cet excédant lui sera dû par la compagnie qui l'exploitera.

A cet effet, M. Lambert, ès qualités, met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État, le département de l'Oise et les communes, résultant notamment dudit traité de concession et de la loi déclarative d'utilité publique et aussi dans ses droits et actions contre la compagnie exploitante.

M. Lambert, ès qualités, s'oblige à réitérer ces transports et délégation à ses frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord, et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

M. Lambert, ès qualités, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation du traité passé le 1er mai courant avec le département.

Art. 5. — Les annuités de remboursement ci-dessus stipulées seront calculées du jour de l'arrêté de compte jusqu'au 31 décembre 1930, d'après le taux moyen d'intérêt (y compris la prime de remboursement et les droits et frais accessoires) des émissions d'obligations de la compagnie du Nord pendant une année avant l'arrêté de compte.

En cas de non-payement total ou partiel d'une annuité à l'échéance prévue, la somme restant due à la compagnie du Nord produira intérêt à 4 p. 100 à compter de l'échéance.

Les sommes restant dues au 31 décembre 1930 continueront à être garanties par les subventions annuelles dues par l'État, le département, les communes ou les particuliers, conformément aux prévisions ci-dessus énoncées.

Art. 6. — A raison des dispositions qui précèdent, la société d'Estrées-Saint-Denis à Froissy ne pourra céder son exploitation qu'à une compagnie agréée par la compagnie du Nord.

La société d'Estrées-Saint-Denis à Froissy s'engage, en outre, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements ou autres, et à ne faire aucune émission d'obligation ou autre emprunt sans l'assentiment de la compagnie du Nord, qui pourra, en conséquence, prendre à ce point de vue communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 7. — La société d'Estrées-Saint-Denis à Froissy se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, trucks, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 8. — Les parties font élection de domicile, savoir :

M. Lambert, en son nom et en celui de la Société d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, à Paris, 158, boulevard Magenta,

Et la compagnie du Nord en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 9. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature, auxquels elles pourront donner lieu, seront à la charge de la Société d'Estrées-Saint-Denis à Froissy.

Art. 10. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'à la condition que M. Lambert, ou la société à constituer par lui, obtienne pour la ligne d'Estrées à Froissy l'ensemble des subventions prévues, et notamment de l'État un concours équivalent à celui du département, des communes ou des particuliers, et aussi qu'après qu'il aura été approuvé par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

. . . .

CONVENTION.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, rue de Dunkerque, représentée par :

MM. Hippolyte-Gaston Griolet;
André-Jean-Laurens de Waru;
Omer-Henri Vallon;

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et comme autorisés spécialement à réaliser le présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 29 avril 1887,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 158, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel comme concessionnaire de la ligne d'intérêt local d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, à voie de 1 mètre de largeur, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Les dispositions ci-après visées du traité passé le 11 mai 1888, entre la compagnie des chemins de fer du Nord et M. Alfred Lambert sont modifiées de la manière suivante :

Exposé.

§ 1er. — Le conseil général du département de l'Oise a, dans ses séances des 25 janvier, 19 avril, 26 août 1887 et 22 mai 1889, concédé à M. Lambert le chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, à voie de 1 mètre, d'une longueur de 40 kilomètres environ.

Art. 4, § 1er. — A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du Nord, M. Lambert, ès qualités, délègue et transporte, ce qui est accepté par MM. Griolet, de Waru et Vallon, ès qualités, le montant en principal et intérêts des sommes que M. Lambert ou la société d'Estrées à Froissy auront à recevoir de l'État, du département de l'Oise et des communes, à titre de subvention, garantie d'intérêt ou pour toute autre cause, notamment en vertu du traité de concession du 22 mai 1889 et de la loi déclarative d'utilité publique, et ses droits jusqu'à concurrence de ladite avance à l'excédant annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne d'Estrées à Froissy, tel que cet excédant lui sera dû pour la compagnie qui exploitera.

§ 3. — M. Lambert, ès qualités, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation du traité passé, le 22 mai 1889, avec le département.

Art. 16. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'à la condition que M. Lambert, ou la société à constituer par lui, obtienne, pour la ligne d'Estrées-Saint-Denis à Froissy, l'ensemble des subventions prévues, et notamment de l'État un concours *annuel qui ne soit pas inférieur à 50.000 francs*, et aussi qu'après qu'il aura été approuvé par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Toutes les autres dispositions du traité du 11 mai 1888 sont maintenues et confirmées.

. . . .

(N° 370)

[24 juillet 1889]

Loi concernant l'ouverture et l'annulation de crédits sur les exercices 1888 *et* 1889 *et l'ouverture de crédits d'exercices clos et périmés.*

TITRE Ier.

EXERCICE 1888.

. . . .

Art. 2. — Sur les crédits ouverts au ministre des travaux publics, au budget ordinaire de l'exercice 1888, et imputables sur les fonds de concours versés par les chambres de commerce, villes, départements et autres intéressés pour travaux relatifs aux rivières, canaux et ports maritimes, une somme de 1.149.337f,34

est annulée au chapitre LI : *Amélioration et achèvement des ports maritimes*, sauf report à l'exercice 1889.

TITRE II.

EXERCICE 1889.

. . . .

Art. 5. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1889, des crédits extraordinaires montant à la somme de 1.149.337f,34, applicables au chapitre XLVII : *Amélioration et achèvement des ports maritimes*.

Il sera pourvu aux crédits ci-dessus au moyen des fonds de concours versés par les chambres de commerce, villes, départements et autres intéressés, en somme égale aux crédits annulés par l'article 2 de la présente loi.

. . . .

DÉCRETS.

(N° 371)

[29 juillet 1889]

Décret relatif à l'exécution des travaux d'allongement de la forme de radoub du port de commerce de Rochefort.

. . . .

Art. 1er. — Il sera procédé aux travaux d'allongement de la forme de radoub du port de commerce de Rochefort, conformément aux dispositions du projet ci-dessus visé dressé par les ingénieurs, en date des 14-21 mai 1889, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, également ci-dessus visés, en date des 3 avril 1888 et 5 juin 1889.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés par la ville de Rochefort, sous la direction des ingénieurs, dans le délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

La dépense évaluée à 75.000 francs, est tout entière à la charge de la ville de Rochefort.

Art. 3. — La concession faite à la ville de Rochefort, par le décret du 24 février 1875, est prorogée aux mêmes conditions, sauf les modifications apportées aux articles 4, 5, 7 et 8 dudit décret par l'article 4 ci-après, pendant le temps nécessaire pour l'amortissement complet, capital et intérêts, des dépenses relatives aux travaux autorisés par le présent décret.

Art. 4. — Les articles 4, 5, 7 et 8 du décret du 24 février 1875 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 4. — La ville de Rochefort est autorisée à percevoir sur tous les navires à voiles ou à vapeur qui feront usage du bassin de radoub les taxes ci-après détaillées :

NUMÉROS d'ordre	DÉSIGNATION DES TAXES	PRIX
	Assèchement de la forme.	fr.
1	De 100 à 200 tonnes	175,00
2	De 201 à 350 tonnes	225,00
3	De 351 à 500 tonnes	250,00
4	De 501 à 650 tonnes	300,00
5	De 651 à 800 tonnes	325,00
6	De 801 à 1.000 tonnes	400,00
7	Pour chaque tonneau en sus de 1.000 et jusqu'à 3.000	0,20
8	Pour chaque tonneau au-dessus de 3.000	0,10
	Occupation de la forme par chaque jour après l'assèchement.	
9	De 101 à 200 tonneaux	80,00
10	De 201 à 350 tonneaux	90,00
11	De 351 à 500 tonneaux	100,00
12	De 501 à 650 tonneaux	115,00
13	De 651 à 800 tonneaux	130,00
14	De 801 à 1.000 tonneaux	150,00
15	Pour chaque tonneau en sus de 1.000 et jusqu'à 3.000	0,05
16	Pour chaque tonneau au-dessus de 3.000	0,03
	Assèchement éventuel pour la préparation d'un ber ou de tins (*).	
17	Quel que soit le tonnage du navire	200,00
18	Pour chaque jour d'occupation après l'assèchement	40,00
	Pompes à incendie.	
19	Pour les navires qui chauffent dans le bassin par jour et par côté de navire, gardien compris	6,00
	Chauffage du brai, y compris les ustensiles nécessaires pour le chauffage.	
	Par jour :	
20	Pour un navire jaugeant de 100 à 300 tonneaux	6.00
21	Pour un navire au-dessus de 300 tonneaux de jauge	8,00

(*) Cette opération a pour but de mettre les tins en concordance avec les déformations qu'ont subies les quilles ou quelques parties des navires. Elle est facultative et ne s'exécute que sur la demande des armateurs consignataires ou capitaines de navires.

« Les taxes seront payées d'après le tonnage légal du navire inscrit sur son acte de nationalité, sans déduction pour les steamers des espaces occupés par les machines, chaudières et soutes à charbon. Dans le cas où le navire n'aurait pas d'acte de nationalité, le tonnage sera évalué d'après les règles en usage en France, les frais de jaugeage étant d'ailleurs à la charge des armateurs, consignataires ou capitaines.

« Art. 5. — Les jours de vingt-quatre heures chacun, expireront à minuit. Le jour pendant lequel aura été terminé l'assèchement ne comptera comme jour d'occupation qu'autant que ledit assèchement aura été terminé avant midi. Le jour pendant lequel se

terminera la sortie du navire comptera comme jour d'occupation, quelle que soit l'heure de la sortie du navire.

« Art. 7. — Les tarifs spécifiés ci-dessus ne sont établis que pour les navires jaugeant plus de 100 tonneaux. Pour les navires moindres, ces prix seront débattus à l'amiable. Dans ce cas, il pourra en être admis deux dans le bassin.

« Art. 8. — Les tarifs spécifiés ci-dessus ne sont applicables qu'aux navires lèges avec un lest ne dépassant pas 15 tonnes par 100 tonneaux de jauge. Chaque tonne de lest ainsi que de toute autre marchandise en sus de ce poids payera 5 centimes par tonne et par jour d'occupation. »

. . . .

(N° 372)

[12 août 1889]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un raccordement partant de la gare de Bordeaux (Saint-Louis) et aboutissant d'une part, au bassin à flot, d'autre part, aux voies concédées à la compagnie du Midi, sur les quais du port de Bordeaux.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu l'article 1er de la loi du 22 février 1873, ainsi conçu :

« Le ministre des travaux publics est autorisé à allouer à la compagnie du Médoc, en vue de l'achèvement du chemin de fer de Bordeaux au Verdon, une subvention de 4.650.000 francs; moyennant cette subvention de l'État, la compagnie sera tenue d'exécuter le raccordement de la gare de Bordeaux avec les docks et les quais de cette ville, conformément aux plans qui seront approuvés ultérieurement par décret rendu en Conseil d'État »;

Vu le décret du 22 avril 1880, qui a déclaré d'utilité publique le chemin de fer d'intérêt local de Castelnau à Margaux, et la convention y annexée, en date du 2 octobre 1878, passée entre le département de la Gironde et la compagnie du Médoc;

Vu l'avant-projet de raccordement de la gare de Bordeaux (Saint-Louis) avec les docks et les quais de cette ville, présenté par la compagnie du Médoc, à la date du 21 juillet 1887, et le nouveau plan d'avant-projet présenté le 29 août 1888.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un raccordement partant de la gare de Bordeaux (Saint-Louis) et aboutissant, d'une part, au bassin à flot, d'autre part, aux voies concédées à la compagnie du Midi, sur les quais du port de Bordeaux, le tout conformément aux dispositions générales du plan d'avant-projet, en date du 29 août 1888, et annexé au présent décret.

Art. 2. — Sont approuvés :

1° La convention passée, le 12 août 1889, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du Médoc, pour la concession à cette compagnie dudit raccordement, et le cahier des charges y annexé;

2° La convention passée, le 25 février 1889, entre le préfet de la Gironde et la compagnie du Médoc ladite convention relative au mode d'exécution du raccordement;

3° La convention passée, le 21 juin 1889, entre la compagnie des chemins de fer du Midi et la compagnie du Médoc, pour l'usage commun des voies ferrées des quais de Bordeaux;

4° La convention passée, le 21 juin 1889, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi, pour la modification des conditions de la concession des voies ferrées des quais de Bordeaux.

Les copies certifiées conformes desdites conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer du Médoc, ladite compagnie représentée par M. B. de Sailly, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, rue Pasquier, n° 28, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 31 mars 1888,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Par application de l'article 1er de la loi du 22 février 1873, le ministre des travaux publics concède à la Compagnie du Médoc, qui accepte,

un raccordement de la gare de Bordeaux (Saint-Louis) avec le bassin à flot et les voies établies sur les quais de cette ville.

Art. 2. — La concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

. . . .

CHEMIN DE FER DU MÉDOC.

Raccordement de la gare Saint-Louis, à Bordeaux, avec les docks et les quais.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet l'établissement et l'exploitation du raccordement de la gare Saint-Louis, à Bordeaux, avec les docks et les quais de cette ville, dont l'exécution a été imposée à la Compagnie du Médoc par l'article 1er de la loi du 22 février 1873.

Ce raccordement sera affecté au transport des marchandises; la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

La ligne partira de la gare Saint-Louis, traversera le cours du même nom et les propriétés particulières le séparant du bassin à flot et se développera sur les terre-pleins de ce bassin en se raccordant avec les voies concédées à la Compagnie du Midi, par le décret du 25 juillet 1881, dans la rue Lucien-Faure et sur le terre-plein ouest du bassin à flot.

Moyennant l'établissement de ce raccordement et les arrangements conclus entre la Compagnie du Midi et la Compagnie du Médoc, à la date du 21 juin 1889, cette dernière devra pourvoir au transport des marchandises entre la gare Saint-Louis et les divers points du port desservis, soit par les voies qui lui sont concédées, soit par celles concédées à la Compagnie du Midi par le décret du 25 juillet 1881, et, en outre, à l'échange, par ces mêmes voies, des marchandises de petite vitesse entre les lignes aboutissant à la gare Saint-Louis, d'une part, et aux gares Saint-Jean et de Brienne, d'autre part.

Art. 2. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de 6 mois, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les voies devront être posées et le service d'exploitation devra y être établi dans un délai maximum de 18 mois, à partir de la date de l'approbation des projets d'exécution.

Art. 3. — En cours d'exécution et pendant toute la durée de la concession, la compagnie aura la faculté de proposer des modifications ou additions aux

dispositions de détail adoptées. Ces modifications et additions ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, après avoir entendu la compagnie, les modifications de détail dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 4. — Les voies ferrées à établir sur le sol des voies publiques seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de ces voies, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration. Il en sera de même pour les aiguilles, plaques tournantes et autres accessoires.

Des contre-rails devront être établis sur tous les points où ils seront reconnus nécessaires par l'administration.

Les voies ferrées en dehors du sol des voies publiques seront établies conformément aux dispositions arrêtées par l'administration.

Art. 5. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 6. — La démolition des chaussées et des terre-pleins et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Art. 7. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissées à la libre disposition de la compagnie.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées, ainsi que leurs accessoires, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Les rails seront en acier et du poids de 30 kilogrammes au moins par mètre courant.

Art. 8. — Les travaux d'établissement seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

On devra observer, pour l'éclairage et la garde des chantiers, les règles ordinaires de la voirie.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu, aux frais de la compagnie, après mise en demeure par le préfet du département, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements de grande voirie, et des dommages-intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers.

Le montant des avances faites pour travaux exécutés d'office sera recouvré au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 9. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception des travaux par les ingénieurs chargés du contrôle, de concert avec ceux des autres services intéressés. Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des voies dont il s'agit.

Après cette autorisation la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de voies et y percevoir les prix ci-après déterminés.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 10. — Les voies ferrées et leurs accessoires devront être entretenus constamment en bon état, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre, tant pour les wagons circulant sur les rails, que pour les voitures qui les franchissent et pour le public.

Cet entretien, pour les voies établies sur le sol des voies publiques, comprendra non seulement la surface comprise entre les rails de chaque voie ferrée, mais encore à droite et à gauche, une largeur de 1 mètre bordant chaque rail.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant six mois, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains, lorsqu'ils auront été modifiés du fait de la pose des voies.

Art. 11. — L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, et le service de l'exploitation, seront soumis au contrôle de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir et, notamment, à ceux qui seront rendus pour régler, la compagnie entendue, la circulation, soit de jour, soit de nuit, des wagons et des machines.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 12. — La concession des différentes voies ferrées mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges prendra fin de plein droit, avec celle de l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer du Médoc, au terme légal assigné à cette dernière concession.

Elle expirera également en même temps que cette concession si l'État use de la faculté de rachat qu'il s'est réservé par l'article 37 du cahier des charges qui la régit.

Art. 13. — A l'époque prévue par le premier alinéa de l'article précédent et par le seul fait de l'expiration de plein droit de la concession, l'État sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur les voies ferrées et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état les voies ferrées et leurs dépendances.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que ces voies doivent être maintenues en tout ou en partie.

Dans le cas où il déciderait, au contraire, qu'elles doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies à supprimer seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la compagnie, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 14. — A toute époque, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession, conformément au paragraphe 3ᵉ de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880. Dans ce cas, l'indemnité due à la compagnie sera liquidée comme il est dit au dernier alinéa dudit article 6.

Il en sera de même dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article 12 ci-dessus.

Art. 15. — A toute époque, le Gouvernement aura la faculté de supprimer ou de modifier une partie du tracé des voies, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête. Dans ce cas, le retrait de la concession sera opéré dans les formes suivies pour la concession elle-même, et la compagnie sera indemnisée, comme en matière de rachat de la concession, suivant les dispositions de l'article 14 qui précède.

Art. 16. — Faute par la compagnie d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés à l'article 2, faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle pourra être déclarée déchue de la concession.

Dans ce cas, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans leur état primitif par les soins et aux frais de la compagnie, si mieux n'aime le Gouvernement conserver les travaux déjà exécutés et en payer la valeur à la compagnie sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts.

Les dispositions du présent article ne seront pas applicables à la compagnie, si le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviennent d'un cas de force majeure dûment constaté ou de faits indépendants de la compagnie.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DES MARCHANDISES.

Art. 17. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, des prix de transport et des droits de péage fixés ci-après :

I. — Transport fait par la Compagnie du Médoc ou par celle du Midi, conformément aux dispositions de la convention intervenue entre les deux compagnies à la date du 21 juin 1880.

Marchandises transportées à petite vitesse.

Tarif par tonne, quelles que soient la marchandise et la longueur du parcours :

1° De la gare Saint-Louis à un point quelconque des voies du raccordement et de celles concédées à la Compagnie du Midi, sur le pourtour et les terre-pleins du bassin à flot exclusivement et réciproquement :

Pour les marchandises en général, 1 franc.

Pour les bois, 0f,75.

2° De la gare Saint-Louis à un point quelconque des voies concédées à la Compagnie du Midi, sur les quais de la Garonne, entre la rue Lucien-Faure et la rue Raze et réciproquement :

1f,25.

3° De la gare Saint-Louis à un point quelconque des voies concédées à la Compagnie du Midi entre la rue Raze et les gares Saint-Jean et de Brienne, y compris ces gares, et réciproquement :

2 francs.

Étant entendu qu'en cas d'unification des tarifs sur les voies des quais concédées à la Compagnie du Midi, les taxes ci-dessus indiquées seront ramenées à la taxe unique qui aura été fixée pour ces voies, si elles sont supérieures à cette taxe unique.

Les prix ci-dessus comprennent le transport des wagons à charger ou à décharger, mais seulement jusqu'au point du raccordement ou des voies du port et du bassin à flot concédées à la Compagnie du Midi accessibles par aiguilles, le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons, soit sur les voies non accessibles par aiguilles, soit successivement, dans la même journée, à portée des mêmes points ou des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne sont pas à la charge de la compagnie et seront faits par les expéditeurs ou les destinataires à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

Les taxes ci-dessus seront calculées par poids de 10 kilogrammes ou centième de tonne, en comptant un minimum de poids de 400 kilogrammes par expédition.

Les taxes à percevoir dans les conditions ci-dessus indiquées, pour les expéditions en provenance ou à destination du raccordement et des voies du port concédées à la Compagnie du Midi, s'ajouteront aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables, sur le chemin de fer, pour transport, frais de gare, frais de chargement ou de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, sans aucune réduction de ces dernières taxes, lesquelles seront, en conséquence, perçues comme si les marchandises étaient en provenance ou à destination de la gare Saint-Louis.

Moyennant les taxes ci-dessus fixées, le chargement ou le déchargement des marchandises sur le raccordement ou sur les voies concédées à la Compagnie du Midi sera effectué par la compagnie, l'expéditeur ou le destinataire, suivant que, aux termes des tarifs appliqués sur le chemin de fer, cette manutention est à la charge de la compagnie ou doit être effectuée par l'expéditeur ou le destinataire.

Droit de péage sur les voies de raccordement, quelle que soit la longueur parcourue sur ces voies, 0f,50.

La perception aura lieu par tonne, avec minimum de 0f,50, même pour un véhicule vide.

II. — Transport fait par d'autres entreprises autorisées en vertu du deuxième paragraphe de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880

Art. 18. — Les taxes indiquées à l'article précédent ne sont pas applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes. Toutefois, la compagnie ne pourra se refuser à transporter des masses indivisibles pesant de 3.000 à 10.000 kilogrammes, mais à la condition qu'elles seront chargées ou déchargées, suivant le cas, par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais, risques et périls; le tarif pour les masses de 3.000 à 5.000 kilogrammes sera augmenté de moitié. Pour les masses de 5.000 à 10.000 kilogrammes, il sera porté au double.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses qui excéderaient les dimensions de son matériel (*) ni à opérer, sur les voies du raccordement ou les voies du port concédées à la Compagnie du Midi, la manutention des masses indivisibles d'un poids supérieur à 500 kilogrammes.

Les taxes indiquées à l'article 17 ci-dessus seront majorées dans la même proportion que les taxes des tarifs généraux appliqués sur le chemin de fer lui-même, dans les cas où les conditions d'application de ces tarifs généraux et les arrêtés ministériels réglant les tarifs exceptionnels édictent des majorations.

Art. 19. — La modification, dans les limites fixées à l'article 17 ci-dessus, et l'homologation des tarifs concernant l'exploitation des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges seront soumises aux mêmes conditions que la modification et l'homologation des tarifs de transport sur les chemins de fer du Médoc.

La perception des taxes devra être faite indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 20. — Les délais de transport, tels qu'ils sont ou seront réglés pour le transport sur les chemins de fer du Médoc, soit par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 ou par tous autres arrêtés à intervenir en remplacement de ce dernier arrêté, soit par les conditions d'application des tarifs spéciaux en vigueur sur le chemin de fer, sont augmentés de 48 heures pour toutes les marchandises en provenance ou à destination des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges.

Art. 21. — En cas d'encombrement sur les voies faisant l'objet du présent cahier des charges, les délais stipulés à l'article 20 cesseront d'être obligatoires pour la compagnie. Il en sera de même lorsque les hautes marées ou les débordements de la Garonne rendront le service impossible sur lesdites voies. Les mesures applicables en cas d'encombrement, tant pour la réception que pour la livraison des marchandises sur les voies des quais, seront réglées par des arrêtés ministériels qui resteront en vigueur tant qu'ils n'auront pas été modifiés.

Art. 22. — Pour les marchandises en provenance des voies du raccordement

---

(*) La longueur normale du matériel affecté au transport des marchandises est de 6^{m},50.

et des voies du port concédées à la compagnie du Midi, la constatation du poids aura lieu à la gare Saint-Louis, à moins que l'expéditeur ne fournisse les moyens de pesage convenables sur le point de chargement.

Art. 23. — Toute expédition adressée en gare Saint-Louis qui sera transportée sur les voies du raccordement ou les voies du port concédées à la compagnie du Midi, sur la demande ultérieure du destinataire, sera traitée comme si le destinataire avait été dûment mis en mesure d'en prendre d'abord livraison en gare.

Le destinataire payera donc les frais accessoires dus dans ces conditions, et, par conséquent, en sus des droits de manutention, les droits de magasinage ou de stationnement dont la marchandise serait déjà passible au moment de l'ordre donné par lui de la transporter sur les voies du raccordement et les voies du port concédées à la compagnie du Midi. Il sera toutefois dispensé d'en payer le nouveau chargement au taux fixé par le tarif annuel des frais accessoires, si l'expédition d'un poids d'au moins 4 tonnes ne se trouvait pas déjà déchargée en gare.

Les taxes concernant le service fait sur les voies du port seront, en outre, perçues comme l'indiquent les articles 17 et 18 ci-dessus.

Art. 24. — Lorsque l'expéditeur ou le destinataire devra, conformément aux conditions des tarifs applicables aux transports sur le chemin de fer, opérer lui-même, sur les voies du raccordement et les voies du port concédées à la Compagnie du Midi, le chargement ou le déchargement de la marchandise, les wagons seront mis à sa disposition, sur ces voies, à 8 heures du matin, et ses opérations devront être terminées avant 6 heures du soir.

Tout wagon complet dont le chargement ou le déchargement n'aura pas été complètement opéré dans le délai qui vient d'être indiqué pourra être ramené en gare. La compagnie ne sera responsable de son contenu que si ce wagon est, au moment de l'interruption de l'opération, scellé ou plombé par l'expéditeur ou par le destinataire.

La compagnie ne sera tenue de transporter de nouveau sur les quais le wagon ainsi ramené en gare que sur la demande spéciale de l'expéditeur ou du destinataire, et, au plus tôt, le surlendemain du jour où il aura été reconduit dans la gare. Dans ce cas, et quelles que soient les allées et venues du wagon sur les voies du raccordement ou les voies du port concédées à la compagnie du Midi jusqu'à son chargement ou à son déchargement complet, la compagnie n'aura droit à percevoir, à titre supplémentaire, qu'une seule taxe de transport sur ces voies, cette perception étant calculée, quel que soit l'état du chargement ou du déchargement du wagon, sur un poids fixe de 4.000 kilogrammes.

La compagnie aura droit, en outre, pour le temps pendant lequel, dans ces conditions, l'opération de chargement ou de déchargement d'un wagon sera restée inachevée, aux frais de stationnement stipulés par le tarif annuel des frais accessoires, ce temps étant calculé par journées de 24 heures commençant à 6 heures du soir, chaque journée entamée étant due en entier.

Art. 25. — Au moyen des prix réglés ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude

et sans tour de faveur, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des marchandises qui lui seront confiées de ou pour la gare Saint-Louis, à destination ou en provenance des voies du raccordement et des voies du port concédées à la Compagnie du Midi et des gares Saint-Jean et de Brienne; elle sera tenue, à cet effet, de fournir le nombre de wagons, de chevaux ou de machines locomotives réclamés par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration.

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 26. — Aucune indemnitée ne pourra être réclamée par la compagnie pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées ou à leurs accessoires occasionnés par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter soit des mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies et les particuliers dûment autorisés.

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Les indemnités qui seraient dues à des tiers pour tous dommages pouvant résulter de la construction et de l'exploitation des voies ferrées et imputables à la faute ou à la négligence de la compagnie, seront à sa charge.

Art. 27. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique ou sur le port, la compagnie pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, en déplaçant momentanément ses voies.

Art. 28. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 29. — L'administration se réserve le droit d'autoriser, la compagnie entendue, des prolongements ou embranchements faisant suite aux voies de la compagnie ou y aboutissant, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

L'exploitation de ces prolongements ou embranchements sera à la charge de leur propriétaire et n'incombera pas à la compagnie, dont le service se bornera à transporter, aux prix homologués en vertu du présent cahier des charges, les marchandises en provenance ou à destination du chemin de fer, jusqu'à ou depuis l'origine, sur les voies du raccordement, de ces prolongements ou embranchements.

Elle percevra, en outre, pour la location de son matériel en circulation sur

lesdits prolongements ou embranchements, 0f,12 par tonne pour le premier kilomètre et 0f,04 pour tout autre kilomètre en sus du premier, avec un minimum de tonnage de 5.000 kilogrammes.

Les wagons devront être restitués à la compagnie à l'origine de l'embranchement, avant 6 heures du soir, le jour même où ils auront été livrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant 8 heures du matin. Passé ce délai, il sera dû, par journée indivisible de 24 heures et par wagon non restitué, les droits de stationnement édictés par l'arrêté ministériel qui règle annuellement le tarif des frais accessoires sur le chemin de fer.

Les droits de location ci-dessus ne seront pas perçus pour les wagons à destination ou en provenance des voies établies ou à établir par la chambre de commerce dans les magasins et sur les terrains à elle concédés; mais les droits de stationnement, spécifiés au paragraphe précédent, seront dus dans les conditions indiquées dans ce paragraphe.

Il ne pourra circuler sur les voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, en dehors du matériel des chemins de fer du Médoc, que du matériel remplissant les conditions de construction et de bon état d'entretien, de nature à en permettre la circulation dans les trains de la compagnie des chemins de fer du Médoc.

Dans le cas de difficultés pour l'exécution du présent article entre la compagnie et les propriétaires de prolongements ou d'embranchements, l'administration statuera sur ces difficultés.

Art. 30. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-neuf, le 25 du mois de février,

Entre M. de Selves, préfet de la Gironde, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département de la Gironde, et en exécution des décisions contenues dans la délibération du conseil général de la Gironde, en date du 23 août 1886,

D'une part;

Et la Compagnie du chemin de fer du Médoc, représentée par M. de Sailly, président du conseil d'administration, agissant au nom de cette compagnie et spécialement délégué à cet effet par délibération du conseil d'administration, dans sa séance du 22 juin 1886, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires;

D'autre part;

Il a été dit, expliqué et convenu ce qui suit :

La loi du 22 février 1873 relative à l'allocation d'une subvention à la Com-

pagnie du Médoc, en vue de l'achèvement du chemin de fer de Bordeaux au Verdon porte, en son article 1er :

« Le ministre des travaux publics est autorisé à allouer à la compagnie du Médoc, en vue de l'achèvement du chemin de fer de Bordeaux au Verdon, une subvention de 4.650.000 francs. Moyennant cette subvention de l'État, la compagnie sera tenue d'exécuter le raccordement de la gare de Bordeaux avec les docks et les quais de cette ville, conformément aux plans qui seront approuvés ultérieurement par décret rendu en conseil d'État. »

D'autre part, la convention du 2 octobre 1878, entre le département et la compagnie du Médoc, stipule en son article 6 :

« Le département alloue à la compagnie du Médoc une subvention de 30.000 francs pour l'exécution du raccordement de la gare de Bordeaux avec les quais de cette ville. Cette subvention sera payée après l'achèvement du raccordement et la mise en service de ce raccordement devra, dans tous les cas, avoir lieu dans le délai de deux ans à dater de la déclaration d'utilité publique de la ligne de Castelnau à Margaux. »

Jusqu'à ce jour le raccordement de la gare de Bordeaux avec les docks et les quais de cette ville n'a pas été effectué, et c'est pour ce motif que l'État a retenu, sur la subvention de 4.650 000 francs, une somme de 60.000 francs qui ne sera payée à la compagnie du Médoc qu'après l'achèvement du raccordement et que le département n'a pas versé, dans la caisse de la compagnie, la somme de 30.000 francs dont il est parlé à l'article 6 de la convention du 2 octobre 1878.

La compagnie, désirant se libérer des obligations qu'elle a contractées à l'égard de l'État et du département, a adressé à l'administration des propositions en vue de l'exécution du raccordement avec les docks et les quais de Bordeaux, et c'est à la suite de ces propositions qu'il a été convenu ce qui suit entre les parties contractantes :

Art. 1er. — La compagnie du Médoc restera concessionnaire du raccordement de sa gare Saint-Louis avec les docks et les quais de Bordeaux.

Art. 2. — Le département de la Gironde s'engage à faire, à ses frais, au lieu et place de la compagnie du Médoc et celle-ci entendue, les études, acquisitions de terrains, travaux et fournitures, à l'exception du matériel roulant, petit outillage et mobilier, nécessaires pour la mise en exploitation d'un raccordement avec les docks par les prairies, avec prolongement sur les quais de ces docks, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par le service vicinal à la date du 22 août 1888, accepté par la compagnie et approuvé par le conseil général dans sa séance du 3 septembre 1888.

Ce projet devra être approuvé par M. le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Moyennant l'exécution de ce raccordement dans les conditions stipulées par l'article précédent, la compagnie du Médoc s'engage à abandonner au département la somme de 60.000 francs, reliquat de la subvention de 4.650.000 francs, qui a été retenue par l'État, comme garantie de l'exécution du raccordement imposé par la loi du 22 février 1873, et déclare renoncer, en outre, à la subvention de 30.000 francs que le département lui avait allouée par l'article 6 de la convention du 2 octobre 1878.

Art. 4. — La compagnie concessionnaire du chemin de fer des Landes usera de ce raccordement et des voies annexes projetées sur les terre-pleins des docks librement et sans péage, dans les conditions stipulées par la convention de 1878.

Les conditions réglant les rapports de service entre la compagnie des chemins de fer du Midi et la compagnie des chemins de fer du Médoc pour l'échange du trafic de petite vitesse entre les deux compagnies et pour le transport, sur les voies ferrées du port de Bordeaux, des marchandises de petite vitesse en provenance ou à destination du réseau du Médoc sont celles fixées par le traité passé, le 21 juin 1878, entre les deux compagnies.

La compagnie concessionnaire du chemin de fer des Landes bénéficiera des mêmes conditions, quand elle en aura exprimé le désir.

Tout traité nouveau, toute modification ou addition de tarifs de quelque nature qu'elles soient, concernant des compagnies autres que celle du Médoc et des Landes, seront établis d'un commun accord entre le département et la compagnie du Médoc.

Art. 5. — Le produit des recettes de toute nature provenant du trafic étranger aux deux réseaux des Landes et du Médoc sera, s'il y a lieu, perçu par la compagnie du Médoc et partagé, à la fin de chaque trimestre, entre ladite compagnie et le département, déduction faite des frais d'exploitation et d'entretien afférents à ce trafic, proportionnellement aux sommes attribuées par les deux parties à l'établissement du raccordement.

En vue de ce partage, la participation de la compagnie du Médoc et du département dans les dépenses d'établissement est fixée comme suit :

1° Pour la compagnie, à la somme de 90.000 francs représentant les sommes qui lui auraient été payées par l'État et le département, si elle eût exécuté le raccordement;

2° Pour le département, à la somme résultant de la différence entre le montant des dépenses de toute nature (frais d'études compris) nécessitées par le raccordement et la somme de 90.000 francs, cette différence augmentant naturellement avec la valeur des installations que le département pourra être appelé à exécuter, étant bien entendu que ces installations seront à l'usage des deux réseaux du Médoc et des Landes.

Art. 6. — Moyennant l'exécution des stipulations ci-dessus, le département reconnaît que la compagnie du Médoc aura satisfait aux engagements qu'elle a contractés au sujet du raccordement de la gare Saint-Louis avec les docks et les quais de Bordeaux et qu'elle ne sera pas tenue d'exécuter le raccordement avec les quais par le cours du Médoc.

La compagnie du Médoc, de son côté, retire par la présente le projet de raccordement qu'elle a présenté à l'approbation ministérielle en 1874.

Art. 7. — En cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application des clauses de la présente convention, il sera statué définitivement dans chaque cas particulier par M. le ministre des travaux publics, sur l'avis du préfet.

. . . .

CONVENTION

ENTRE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MÉDOC RELATIVE : 1° A L'ÉCHANGE DES MARCHANDISES ENTRE LES DEUX COMPAGNIES ; 2° AU TRANSPORT SUR LES VOIES FERRÉES DU PORT DE BORDEAUX DES MARCHANDISES EN PROVENANCE OU A DESTINATION DU RÉSEAU DU MÉDOC.

Entre la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, dont le siège est à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, représentée par M. Blagé, son directeur,

D'une part;

Et la compagnie des chemins de fer du Médoc, dont le siège est à Paris, rue Pasquier, n° 28, représentée par M. de Sailly, président du conseil d'administration,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La présente convention a pour objet de fixer les conditions auxquelles s'effectueront :

1° L'échange, entre la compagnie du Midi et la compagnie du Médoc, des marchandises en provenance des stations du réseau du Midi ou des réseaux au delà, et à destination des stations du réseau du Médoc ou des réseaux au delà et réciproquement ; ledit échange étant effectué au moyen du raccordement à établir par la compagnie du Médoc entre la gare Saint-Louis et les voies du bassin à flot et des voies posées sur les quais de la Garonne par la compagnie du Midi ;

2° Le transport par les voies ci-dessus désignées, entre la gare de Bordeaux-Saint-Louis et un point quelconque des voies des quais et des docks, des marchandises en provenance ou à destination des stations du réseau du Médoc.

Art. 2. — L'échange des marchandises transitant du réseau du Midi ou de ses au delà sur le réseau du Médoc ou de ses au delà, et réciproquement, aura lieu dans la gare de Bordeaux-Saint-Louis.

Art. 3. — Les taxes à percevoir pour les expéditions transitant dans les conditions de la présente convention, du réseau du Midi sur le réseau du Médoc, et réciproquement, s'établiront en ajoutant aux taxes de transport et aux frais accessoires (enregistrement, manutention et transmission) applicables sur chacun des réseaux, les taxes des tarifs généraux homologués sur la proposition de la compagnie du Midi, afférentes au transport entre la gare Saint-Louis et les gares de marchandises de Saint-Jean et de Brienne par les voies des quais.

Ces dernières taxes seront intégralement dévolues à la compagnie du Midi. Moyennant leur perception, cette compagnie effectuera, gratuitement, la traction en retour par les mêmes voies :

1° Des wagons vides de la compagnie du Médoc, des gares de marchandises de Bordeaux-Saint-Jean et Brienne à la gare Saint-Louis ;

2° Des wagons vides de la compagnie du Midi, de la gare Saint-Louis aux

gares de Saint-Jean et Brienne. Le nombre des wagons vides à tractionner comme il vient d'être dit ne pourra pas être supérieur au nombre des wagons chargés tractionnés dans le sens inverse.

Pour les marchandises en provenance du réseau du Midi ou de ses au delà et à destination de la gare Saint-Louis, et réciproquement, ainsi que pour les marchandises en provenance du réseau du Médoc ou de ses au delà et à destination des gares Saint-Jean ou Brienne, et réciproquement, il sera perçu, indépendamment de la taxe sur la voie des quais et des taxes de transport sur le réseau parcouru par la marchandise, un demi-droit de transmission au profit de ce réseau et des frais de chargement ou de déchargement et de gare au profit de l'autre réseau.

Art. 4. — La compagnie du Midi effectuera, dans les conditions spécifiées à l'article 5 ci-dessous, le transport sur les voies des quais et des docks des marchandises en provenance du chemin de fer du Médoc et à destination d'un point quelconque de ces voies, et réciproquement.

Art. 5. — Pour les marchandises ainsi transportées, la compagnie du Médoc percevra à son profit le droit d'enregistrement, les taxes des tarifs applicables pour le transport sur ses lignes; les frais de gare, de chargement et de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, comme si les marchandises étaient en provenance ou à destination de Bordeaux-Saint-Louis.

Elle percevra, en outre, les taxes de transport sur les voies précitées résultant des tarifs généraux de la compagnie du Midi y applicables, à charge de tenir compte à cette compagnie, pour tous frais lui incombant et pour droit de péage, des 75 p. 100 de ces taxes.

Moyennant les frais ainsi fixés à son profit, la compagnie du Midi tractionnera, en outre, gratuitement, les wagons vides destinés à être mis en chargement, pour le compte de la compagnie du Médoc, sur les voies des quais et au pourtour du bassin à flot, ainsi que les wagons vides à ramener en gare Saint-Louis après leur déchargement sur les mêmes voies.

Il est expressément stipulé que toutes les opérations autres que la traction dans les conditions définies ci-dessus seront aux frais, risques et périls de la compagnie du Médoc.

Art. 6. — La compagnie du Médoc pourra faire circuler gratuitement et sans péage ses machines et ses wagons sur les voies de la rue Lucien-Faure jusqu'aux appontements de la Garonne placés à l'extrémité de cette rue.

Par contre, la compagnie du Midi aura également le droit de faire circuler gratuitement et sans péage ses machines et ses wagons sur la voie de raccordement à établir entre la gare Saint-Louis et les docks, tant dans le présent qu'après l'ouverture à l'exploitation de la ligne de jonction concédée à la compagnie du Midi par le paragraphe 2 de l'article 1er de la convention du 9 juin 1883.

Les conditions de détail et d'exploitation auxquelles s'effectuera cette double circulation seront réglées d'un commun accord entre les compagnies contractantes, chacune d'elles ayant, d'ailleurs, un droit de priorité en ce qui concerne son passage sur les voies lui appartenant.

Art. 7. — La présente convention ne sera valable qu'après la ratification

des conseils d'administration de la compagnie du Midi et de la compagnie du Médoc.

Art. 8. — Les contractants déclarent accepter, en cas de contestations, la juridiction des tribunaux de la Seine.

. . . .

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État ;

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, ladite compagnie représentée par M. d'Eichthal, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 31 août 1888,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu que les clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la convention du 1er juillet 1881, portant concession à la compagnie des chemins de fer du Midi des voies ferrées des quais du port de Bordeaux sont modifiées et complétées ainsi qu'il suit :

Art. 1er. — Les prix de transport de 1f,25 et de 2 francs par tonne fixés par le paragraphe 1er de l'article 17 du cahier des charges précité seront unifiés au taux de 1f,25, lorsque la compagnie du Midi aura été mise en situation d'établir une deuxième voie entre la rue Raze et la rue Lucien-Faure, sur la longueur des quais correspondant aux nouveaux quais verticaux de la Garonne, un délai de six mois étant accordé à la compagnie pour l'établissement de cette voie, à partir du moment où l'assiette en aura été mise à sa disposition par l'État.

Art. 2. — La compagnie du Midi s'engage à effectuer aux conditions de la convention ci-annexée intervenue entre elle et la compagnie du Médoc :

1° L'échange entre la compagnie du Midi et la compagnie du Médoc des marchandises en provenance des stations du réseau du Midi ou des réseaux au delà, et à destination des stations du réseau du Médoc ou des réseaux au delà, et réciproquement, ledit échange étant effectué au moyen du raccordement à établir par la compagnie du Médoc entre la gare Saint-Louis et les voies du bassin à flot et des voies posées sur les quais de la Garonne par la compagnie du Midi ;

2° Le transport par les voies ci-dessus désignées entre la gare de Bordeaux-Saint-Louis et un point quelconque des voies des quais et des docks actuels des marchandises en provenance ou à destination des stations du réseau du Médoc.

La compagnie du Midi s'engage, en outre, au cas où elle en serait requise

par la société concessionnaire des lignes d'intérêt local des landes de la Gironde, à effectuer, dans les mêmes conditions, l'échange et le transport sur les voies des quais et des docks des marchandises en provenance ou en destination des stations desdites lignes.

Art. 3. — Les taxes à percevoir pour les transports spécifiés à l'article précédent seront les suivantes :

De la gare de Saint-Louis à un point quelconque des voies des docks actuels ou réciproquement :

A. Pour les marchandises en général, 1 franc par tonne ;

B. Pour les bois, 0f,75 par tonne.

De la gare Saint-Louis à un point quelconque de la section de la voie des quais comprise entre la rue Raze et la rue Lucien-Faure ou réciproquement, 1f,25 par tonne.

De la gare Saint-Louis à un point quelconque de la première section de la voie des quais (entre la rue Raze et la gare Saint-Jean, y compris les gares Saint-Jean et Brienne) ou réciproquement, 2 francs par tonne, étant entendu que cette taxe de 2 francs sera ramenée à 1f,25, lorsque l'unification prévue à l'article 1er sera opérée.

Les conditions générales d'application des taxes ci-dessus fixées seront celles indiquées au titre IV du cahier des charges annexé à la convention du 1er juillet 1881, pour les marchandises en provenance ou à destination du réseau du Midi, et modifiées, en ce qui concerne l'article 21, comme il est dit ci-dessous.

Art. 4. — La compagnie du Médoc pourra faire circuler, gratuitement et sans péage, ses machines et ses wagons sur les voies de la rue Lucien-Faure jusqu'aux appontements de la Garonne placés à l'extrémité de cette rue.

En retour, la compagnie du Midi aura également le droit de faire circuler, gratuitement et sans péage, ses machines et ses wagons sur la voie de raccordement à établir entre la gare Saint-Louis et les docks, tant dans le présent qu'après l'ouverture à l'exploitation de la ligne de jonction concédée à la compagnie du Midi par le paragraphe 2 de l'article 1er de la convention du 9 juin 1883.

Les conditions de détail et d'exploitation auxquelles s'effectuera cette double circulation seront réglées d'un commun accord entre les compagnies contractantes, chacune d'elles ayant d'ailleurs un droit de priorité, en ce qui concerne son passage sur les voies lui appartenant.

Art. 5. — La compagnie du Médoc sera tenue d'établir à ses frais, à la jonction du raccordement avec les voies des docks, une double diagonale destinée à permettre que les wagons de la gare Saint-Louis puissent être introduits à leur place dans les trains du Midi à destination ou en provenance desdites voies des docks.

Art. 6. — Lorsque l'administration jugera que les besoins du trafic le rendent nécessaire, la compagnie du Midi sera tenue d'exécuter le doublement de la voie existante sur toute la longueur des quais depuis la gare Saint-Jean jusqu'à la rue Raze.

Ce doublement, en ce qui concerne la partie actuelle de ces voies en pente et rampe au passage du pont de pierre ne pourra pas toutefois être imposée

par l'administration avant la mise en service de la totalité des nouveaux quais en construction sur la rive gauche de la Garonne, entre la rue Raze et le bassin à flot. Il sera, pour la partie en question, effectuée, s'il y a lieu, au moyen de deux voies établies en tranchées et passage intérieur derrière la culée rive gauche du pont de la Garonne, la voie actuelle pouvant, à ce moment, être supprimée. Les dépenses à faire tant pour l'établissement des deux voies dont il s'agit que pour l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art dans cette partie des quais seront à la charge de la compagnie du Midi. Toutefois, l'État prend l'engagement d'exécuter ces terrassements et ouvrages d'art aux lieu et place de cette dernière, et la dépense réellement faite à cet effet devra lui être remboursée par la compagnie jusqu'à concurrence d'un maximum de 100.000 francs.

Art. 7 — Les dépenses de toutes sortes à faire par la compagnie du Midi, tant pour l'établissement des nouvelles voies lui incombant que pour l'exécution de toutes les additions de détail qui seraient reconnues nécessaires (voies de garage, alimentations, remises de machines, etc., etc.) seront, conformément à l'article 2 de la convention annexée au décret du 25 juillet 1881, et par application de l'article 13 de la convention du 20 novembre 1883, portées au compte des travaux complémentaires.

Art. 8. — L'article 21 du cahier des charges annexé à la convention du 1er juillet 1881 (cas d'encombrement) sera remplacé par les dispositions suivantes :

« En cas d'encombrement sur les voies faisant l'objet du présent cahier des charges, les délais de transport stipulés à l'article 20 cesseront d'être obligatoires pour la compagnie. Il en sera de même lorsque les hautes marées ou les débordements de la Garonne rendront le service impossible sur lesdites voies. Les mesures applicables en cas d'encombrement, tant pour la réception que pour la livraison des marchandises sur les voies des quais, seront réglées par des arrêtés ministériels qui resteront en vigueur tant qu'ils n'auront pas été modifiés. Ces arrêtés, rendus sur la proposition de la compagnie du Midi, définiront les cas d'encombrement; ils pourront autoriser le camionnage d'office par voie de terre des marchandises à destination des voies des quais autres que celles par wagons complets qui, après avis donné aux destinataires, n'auraient pas été retirées des gares Saint-Jean ou Brienne et Saint-Louis dans les délais réglementaires.

. . . .

(N° 373)

[12 août 1889]

Décret relatif au remplacement, par de nouveaux cahiers des charges, des cahiers des charges des deux réseaux de tramways de Saint-Étienne à Firminy et à Rive-de-Gier et de Saint-Étienne et sa banlieue. — Nouveaux cahiers des charges y annexés.

. . . .

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret, en date du 4 septembre 1879, portant déclaration d'utilité publique et concession aux sieurs Mundel et Cᵉ des tramways de Saint-Étienne à Firminy et à Rive-de-Gier;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret, en date du 27 octobre 1880, portant : 1° déclaration d'utilité publique et concession, à la ville de Saint-Étienne, d'un réseau de tramways à établir dans ladite ville et sa banlieue; 2° approbation du traité passé avec les sieurs Mundel et Cᵉ pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu le décret, en date du 17 février 1883, qui approuve la substitution de la société anonyme, dite « Compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions » aux sieurs Mundel et Cᵉ dans tous les droits et obligations résultant pour ceux-ci des décrets ci-dessus visés;

Vu les nouveaux cahiers des charges présentés par la compagnie précitée pour régir les réseaux de tramways susmentionnés;

. . . .

Décrète :

Art. 1ᵉʳ. — Les cahiers des charges des deux réseaux de tramways de Saint-Étienne à Firminy et à Rive-de-Gier et de Saint-Étienne et sa banlieue, annexés aux décrets précités des 4 septembre 1879 et 27 octobre 1880, sont remplacés par les deux cahiers des charges ci-annexés.

. . . .

CHEMIN DÉ FER A VOIE ÉTROITE DE SAINT-ÉTIENNE, FIRMINY, RIVE-DE-GIER ET EXTENSION.

Réseau extra-urbain.

CAHIER DES CHARGES

DE LA CONCESSION DES LIGNES DE TRAMWAY DE RIVE-DE-GIER A SAINT-ÉTIENNE ET DE SAINT-ÉTIENNE A FIRMINY.

TITRE Iᵉʳ.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1ᵉʳ. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises à grande vitesse.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Ce réseau comprend les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Ligne de Rive-de-Gier, place Saint-Jean, à la limite de la commune de Saint-Étienne (côte de Terre-Noire), sur la route nationale n° 88;

2° Ligne de la limite de la même commune (côte de la Croix-de-l'Orme) à Firminy, place neuve, sur ladite route.

La compagnie concessionnaire sera tenue de participer à la dépense de la rectification éventuelle de la route nationale n° 88 dans les traverses de Chamond, Rive-de-Gier et la Ricamarie, jusqu'à concurrence des sommes ci-après désignées, payables par annuités, en vingt années, savoir :

Rectification de	Saint-Chamond.	40.000 fr.
Id.	Rive-de-Gier.	100.000
Id.	la Ricamarie.	50.000
	Total	190.000 fr.

Art. 3. — Toutes les lignes du réseau devront être mises en état de réception définitive dans un délai d'un an à partir de la date de la mise en vigueur du présent cahier des charges.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne sera pas supérieure à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres. Les déclivités seront celles de la route nationale n° 88.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, ou sur l'accotement accessible aux voitures avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Partout où la voie ne sera pas sur l'accotement, les rails seront compris dans un pavage de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

Partout où la voie ferrée sera sur l'accotement accessible aux voitures, elle

reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierres cassées, de gravier ou de scories de forges de 1^m,80 de largeur et d'au moins 0^m,35 d'épaisseur qui sera arasé de niveaux avec la surface de l'accotement.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessibles aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierre cassée, gravier ou scorie de forge de 1^m,80 de largeur et d'au moins 0^m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasé de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 8 et 9 (*comme au type.*)

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 30 kilogrammes environ par mètre courant; ils pourront être du système Demerbe reposant dans toute leur longueur sur le ballast, éclissés aux joints et entretoisés par des barres d'écartement espacées au plus de 2 en 2 mètres ou du système Marsillon, éclissés également aux joints et reposant, par l'intermédiaire de coussinets en fonte de 0^m,16 de hauteur, sur des traverses de bois espacées au plus de 1 mètre; ou de tout autre système approuvé par l'administration.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs et des marchandises que sur les points de parcours qui seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu :

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Sur la ligne de Rive-de-Gier : à Rive-de-Gier, sur la place Saint-Jean; à Lorette, au coin de la rue Saint-Paul; à Grand'Croix, devant l'autel; à l'Orme, devant l'octroi; à Saint-Julien, au coin de la rue Bazine; à Saint-Chamond. sur la place de Plaisance, au lieu dit la Chabure; à Terrenoire, auprès du passage à niveau, et à l'octroi d'outre Furau;

2° Sur la ligne de Firminy : à la Croix-de-l'Orme, devant l'octroi; à la Ricamarie, sur la place des Platanes; au Chambon, sur la place de la Mairie, et à Firminy, sur la place de Breuil.

Le concessionnaire sera tenu d'établir une communication télégraphique ou téléphonique outre les différentes stations dès que l'administration le jugera nécessaire.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée ou dans l'accotement), l'en-

tretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Une subvention dont le chiffre sera déterminé ultérieurement sera allouée au concessionnaire sur les fonds d'entretien de la route nationale n° 88 en raison de l'usure qui résulterait de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur de chaussée qui est affectée au service de la voie ferrée. Ce chiffre pourra être revisé tous les cinq ans.

Art. 13 (*comme au type.*)

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière est fixé à douze.

Art. 15. — Les trains se composeront de six voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 50 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure en rase campagne.

Elle sera réduite dans les traverses conformément aux règlements qui seront arrêtés par le préfet. Le concessionnaire organisera d'accord avec le service du contrôle un moyen de vérifier la vitesse des trains.

Art. 15 *bis.* — Le concessionnaire sera tenu de se conformer aux prescriptions du décret du 6 août 1881 relatif à l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 30 juin 1922.

Art. 17 à 22 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés :

DÉSIGNATION des PARCOURS	DISTANCE kilométrique	PRIX POUR LA 1re CLASSE de péage			POUR LA 2e CLASSE de péage		
		de péage	de transport	Totaux	de péage	de transport	Totaux
1° TARIF PAR TÊTE.							
Voyageurs.							
Ligne de Rive-de-Gier :	kilom.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
De Terrenoire (passage à niveau) à la limite de la commune de Saint-Etienne et *vice versa*.	1,762	0,067	0,133	0,20	0,05	0,10	0,15
De Saint Chamond (place de Plaisance) à la limite de la commune de Saint-Etienne et *vice versa*.	9,561	0,167	0,333	0,50	0,10	0,20	0,30
De Saint-Julien (rue Bazine) à la limite de la commune de Saint-Etienne et *vice versa*. .	10,937	0,217	0,433	0,65	0,133	0,267	0,40
De Grand'Croix (Hôtel) à la limite de la commune de Saint-Etienne et *vice versa*. .	14,937	0,30	0,60	0,90	0,20	0,40	0,60
De Lorette (rue Saint-Paul) à la limite de la commune de Saint-Etienne et *vice versa*. .	16,678	0,367	0,733	1,10	0,233	0,467	0,70
De Rive-de-Gier (place Saint-Jean) à la limite de la commune de Saint-Etienne et *vice versa*	20,681	0,467	0,933	1,40	0,333	0,667	1 »
Ligne de Firminy :							
De la Ricamarie (place des Platanes) à la Croix-de-l'Orme et *vice versa*	1,252	0,067	0,133	0 20	0,033	0,067	0,10
Du Chambon (place de la Mairie) à la Croix-de-l'Orme et *vice versa*	4,607	0,10	0,20	0,30	0,05	0,10	0,15
De Firminy (place du Breuil) à la Croix-de-l'Orme et *vice versa*.	7,784	0,133	0,267	0,40	0,083	0,167	0,25
Pour tous les parcours qui ne sont pas nominativement mentionnés ci-dessus, les prix seront calculés pour chaque kilomètre sur les taux suivants.	»	0,03	0,06	0,09	0,023	0,047	0,07
Sans que la perception puisse être inférieure en aucun cas à.	»	0,05	0,10	0,15	0,033	0,067	0.10

L'administration fixera, d'après ces bases, les prix maximum à percevoir pour les parcours compris entre les diverses stations ou haltes désignées à l'article 11 ci-dessus. Dans toutes les autres haltes, le concessionnaire pourra percevoir le prix fixé pour le parcours compris entre les deux stations ou haltes désignées à l'article qui précèdent et qui suivent respectivement la halte de départ et la halte d'arrivée. Les taxes pourront être à toute époque modi-

fiées par l'administration sur la proposition de la compagnie concessionnaire.

Enfants.
- Au-dessous de quatre ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.
- De quatre à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.
- Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr.	fr.	fr.
Chiens transportés dans les trains de voyageurs, par kilomètre . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,10.)	0,01	0,005	0,015
2° TARIF PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places des voyageurs de 2e classe sera, si l'administration supérieure le requiert, abaissé au taux de 0f,10 par place pour toutes distances séparant deux localités éloignées au plus de 3 kilomètres. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration supérieure.

Des billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire. Ces billets ne seront valables que pendant la journée de leur distribution.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes et aux enfants se rendant à l'école, qui voudront ainsi s'abonner, de faire un nombre déterminé de voyages moyennant une réduction de 35 p. 100 sur les prix des tarifs.

Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Lorsque la perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes.

Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 24 (*comme au type*).

Art. 25. — *Néant.*

Art. 26. — *Néant.*

Art. 27. — *Néant.*

Art. 28 et 29 (*comme au type*).

Art. 30. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

Art. 31 à 33 (*comme au type*).

Art. 34. — *Néant.*

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36 (*comme au type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 31 décembre, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Art. 38. — Le cautionnement de l'entreprise est formé par une somme de 150.000 francs qui a été versée par le concessionnaire, conformément à l'article 38 du cahier des charges primitif.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Saint-Étienne.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Loire.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Loire, sauf recours au conseil d'État.

Art. 41. — Le présent cahier des charges remplace celui qui est annexé au décret déclaratif d'utilité publique en date du 4 septembre 1879. Les frais

d'enregistrement auxquels il pourrait donner lieu seront supportés par le concessionnaire.

. . . .

Réseau urbain.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises à grande vitesse.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Ce réseau comprend les lignes suivantes et emprunte les voies publiques ci-après désignées :

1° *Ligne de la Terrasse à l'Hôtel-de-Ville :* qui part de l'octroi de la Terrasse et aboutit à l'intersection des routes nationales n°s 82 et 88 sur la place de l'Hôtel-de-Ville; ligne établie tout entière sur la chaussée de la route nationale n° 82.

2° *Ligne de l'Hôtel-de-Ville à Bellevue :* qui part de l'intersection des routes nationales n°s 82 et 88 sur la place de l'Hôtel-de-Ville et aboutit au point de séparation de ces mêmes routes à Bellevue; ligne établie tout entière sur la chaussée de la route nationale n° 82.

3° *Ligne de Bellevue à la Digonnière :* qui part de Bellevue au point ci-dessus défini et aboutit à l'octroi de la Digonnière; ligne établie tout entière sur la chaussée de la route nationale n° 82.

4° *Ligne de Saint-François à la place Fourneyron :* qui part de la limite de la commune de Saint-Étienne du côté de Terrenoire et aboutit à la place Fourneyron; ligne établie tout entière sur la chaussée de la route nationale n° 88.

5° *Ligne de Bellevue à la Croix-de-l'Orme :* qui part de Bellevue au point de séparation des routes nationales n°s 82 et 88 et aboutit à la limite de la commune de Saint-Étienne du côté de la Ricamarie; ligne établie tout entière sur la chaussée de la route nationale n° 88.

Art. 3. — Les projets d'exécution des travaux restant à exécuter seront présentés dans un délai de trois mois, à partir de la mise en vigueur du présent cahier des charges.

Ces travaux seront terminés dans le délai d'un an à partir de la date fixée dans le paragraphe précédent.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne sera pas supérieure à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres. Les déclivités sont celles des routes nationales nos 82 et 88.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

(Le reste *comme au type*).

. . . .

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, ou sur l'accotement accessible aux voitures avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Partout où la voie ne sera pas sur l'accotement, les rails seront compris dans un pavage de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

Partout où la voie ferrée sera sur l'accotement accessible aux voitures, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierres cassées, de graviers ou de scories de forge de 1m,80 de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierre cassée, gravier ou scories de forge de 1m,80 de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 8 et 9 (*comme au type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 30 kilogrammes environ par mètre courant; ils pourront être du système Demerbe, reposant dans toute leur longueur sur le ballast; éclissés aux joints et entretoisés par des barres d'écartement espacées au plus de deux mètres en deux mètres, ou du système Marcillon, éclissés également aux joints et reposant, par l'intermédiaire de cous-

sinets en fonte de $0^m,16$ de hauteur, sur des traverses en bois espacées au plus de 1 mètre ou de tout autre système approuvé par l'administration.

Art. 11. — Les voitures ne devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs et des marchandises que sur tous les points du parcours, sauf sur les sections ci-dessous indiquées qui seront déterminées par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Ligne de la Terrasse à l'Hôtel de Ville : octroi de la Terrasse, caserne de cavalerie, nouveaux abattoirs, manufacture d'armes, place Marengo, place de l'Hôtel-de-Ville;

2° Ligne de l'Hôtel de Ville à Bellevue : place de l'Hôtel-de-Ville, place du Peuple, place Gambetta, place de la Badouillère, Chalet de Bizillon, place de Bellevue;

3° Ligne de Bellevue à la Digonnière : place de Bellevue, la Digonnière;

4° Ligne de Saint-François à la place Fourneyron : octroi d'outre Furau, octroi de l'Est, place Fourneyron;

5° Ligne de Bellevue à la Croix-de-l'Orme : place de Bellevue, Croix-de-l'Orme.

Le concessionnaire sera tenu d'établir une communication télégraphique ou téléphonique entre les différentes stations, dès que l'administration le jugera nécessaire.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée ou dans l'accotement), l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Une subvention, dont le chiffre sera déterminé ultérieurement, sera allouée au concessionnaire sur les fonds d'entretien des routes nationales nos 82 et 88 en raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur de chaussée qui est affectée au service de la voie ferrée. Ce chiffre pourra être revisé tous les cinq ans.

Art. 13 (*comme au type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à douze sur les trois dernières lignes mentionnées à l'article 2. Pour les deux premières, le nombre des voyages sera fixé de telle sorte qu'il ne puisse s'écouler plus de dix minutes d'intervalle entre deux passages de trains allant dans le même sens; le commencement du service de chaque jour aura lieu au plus tard à cinq heures du matin en été et à six heures en hiver. La cessation de ce service aura lieu au plus tôt à dix heures du soir en été et à neuf heures en hiver.

Art. 15. — Les trains se composeront de six voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 50 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure. Des règlements préfectoraux pourront toutefois la réduire au-dessous de ce maximum sur certaines lignes ou sections de lignes.

Le concessionnaire organisera, d'accord avec le service du contrôle, un moyen de vérifier la vitesse des trains.

Art. 15 *bis*. — Le concessionnaire sera tenu de se conformer aux prescriptions du décret du 6 août 1881, relatif à l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du résent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 30 juin 1922.

Art. 17 à 22 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Ligne de la terrasse à l'Hôtel de Ville. . . 1re classe	0,03	0,12	0,15
2e classe	0,02	0,08	0,10
Ligne de l'Hôtel de Ville à Bellevue. . . . 1re classe	0,03	0,12	0,15
2e classe	0,02	0,08	0,10
Ligne de Bellevue à la Digonnière.	0,01	0,04	0,05
Ligne de St-François à la place Fourneyron 1re classe	0,04	0,16	0,20
2e classe	0,03	0,12	0,15
Ligne de Bellevue à la Croix-de-l'Orme. . 1re classe	0,03	0,12	0,15
2e classe	0,02	0,08	0,10
Enfants. Au-dessous de quatre ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De quatre à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs, par kilomètre. . . . . (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,10.)	0,01	0,005	0,015
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36

Le matin et le soir les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures de l'ouverture et de la fermeture des ateliers, le prix des places de voyageurs sera, si l'administration supérieure le requiert, abaissé au taux de 10 centimes pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration supérieure.

Des billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total qu'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Ces billets ne seront valables que pendant la journée de leur distribution.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance de 7 francs par mois.

Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

. . . .

(Le reste *comme au type*).

Art. 24 (*comme au type*.)

Art. 25. — *Néant.*

Art 26. — *Néant.*

Art. 27. — *Néant.*

Art. 28 et 29 (*comme au type*).

Art. 30. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

Art. 31 à 33 (*comme au type*).

Art. 34. — *Néant.*

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36 (*comme au type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 31 décembre, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Art. 38. — Le cautionnement de l'entreprise est formé par une somme de 50.000 francs qui a été versée par le rétrocessionnaire, conformément au traité de rétrocession approuvé par le décret du 27 octobre 1880. Les 2/5 de ce cautionnement ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Saint-Étienne.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Loire.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Loire, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — Le présent cahier des charges remplace celui qui est annexé au décret déclaratif d'utilité publique en date du 27 octobre 1880.

Les frais d'enregistrement auxquels il pourrait donner lieu seront supportés par le concessionnaire.

Le présent cahier des charges, tel qu'il est modifié à l'encre rouge, approuvé au nom de la compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions.

. . . .

(N° 374)

[12 août 1889]

Décret qui autorise la vente dans les entrepôts de la Régie de deux nouvelles espèces de poudre de mine.

. . . .

Art. 1er. — Il sera vendu dans les entrepôts de la Régie deux nouvelles espèces de poudre de mine à base de nitrate d'ammoniaque et de nitrate de soude dont les prix sont fixés ainsi qu'il suit :

Poudre de mine au nitrate d'ammoniaque, 3 francs le kilogramme;

Poudre de mine au nitrate de soude, 2 francs le kilogramme.

. . . .

PERSONNEL

(N° 375)

Octobre 1889

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 29 *octobre* 1889. — Sont promus dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Président du Conseil, Ministre du Commerce et des Colonies), savoir :

Au grade de Grand-Officier :

M. **Picard** (Alfred), Inspecteur Général de 2e classe, Président de section au Conseil d'État.

Au grade d'Officier :

MM. **Barabant** (Roger), Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est;
Choisy, Ingénieur en Chef de 1re classe;
de Dartein, *id.*
Gariel, Ingénieur en Chef de 2e classe;
Glasser, *id.*

2° PROMOTIONS.

Décret du 18 *octobre.* — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1889, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Balandier**,
Müntz,
Moris (Ferdinand),
Grandidier,

MM. **Chastellier**,
Luneau,
de Tavernier (Charles).

3° AVANCEMENT.

Arrêté du 17 *octobre*. — M. **Michaud** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur Général des Travaux publics de la Régence de Tunis, est élevé à la 1re classe de son grade.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 12 *octobre*. — M. **Tur**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 2e classe, actuellement détaché au service des travaux publics de la Régence de Tunis, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine pour être attaché au service Municipal de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Kleine**, précédemment appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en chef.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 30 *octobre*. — M. **Imbert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Fontainebleau, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour remplir les fonctions d'Ingénieur-adjoint au Directeur Général des Travaux publics de la Régence.

M. **Imbert** sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 19 *octobre*. — M. **Glasser**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Sous-Directeur de la Compagnie.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Renout** (Victor), Sous-Ingénieur	4 nov. 1889
M. **Renout** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au	31 déc. 1889

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Auger**, Ingénieur ordinaire de 1re classe. . .	7 oct. 1889

8° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 septembre. — M. **Poisson**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Oran, est chargé, à la résidence de Bordeaux, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de la Gironde et du 3e arrondissement (ligne de La Sauve à Eymet — section de La Sauve à Mesterrieux) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Strohl**, en remplacement de M. **Leloutre**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, qui le remplacera lui-même dans le service ordinaire et maritime de l'arrondissement d'Oran et dans le service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Alger à Oran — section d'Oran à Orléansville, du Tlelat à Sidi-Bel-Abbès, d'Arzew à Saïda — section d'Arzew à Tizi et de La Senia à Aïn-Temouchent.

Arrêté du 4 octobre. — Un emploi d'Ingénieur ordinaire est créé, à la résidence de Nevers, dans le service de la 2e section de la navigation de la Loire.

M. **Sigault**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Vannes, au service ordinaire et au service maritime du département du Morbihan est chargé, à la résidence de Nevers, du 3e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. **Guillot**, Ingénieur ordinaire de 3e classe qui reste exclusivement attaché au service de la construction du chemin de fer de Bourges à Sancerre.

Idem. — La ligne de La Sauve à Eymet, actuellement divisée entre les 1er et 3e arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Strohl** est répartie comme il suit entre les trois arrondissements du même service :

1re *Section* — de La Sauve à la station de Frontenac inclus — 15 kilomètres.

2e Arrondissement (M. **Hivonnait**, Ingénieur ordinaire à Bordeaux).

2e *Section* — de la station de Frontenac exclu à la station de Mesterrieux inclus — 22 kilomètres.

3e Arrondissement (M. **Poisson**, Ingénieur ordinaire à Bordeaux).

3e *Section* — de la station de Mesterrieux exclu à Eymet — 30 kilomètres.

1er Arrondissement (M. **Sentilhes**, Ingénieur ordinaire à Bordeaux).

Arrêté du 10 octobre. — M. **Claise**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, disponible, est chargé, à la résidence de La Rochelle,

du 2e arrondissement (lignes de La Pointe de La Fumée au Fort d'Enet, de La Rochelle au port de La Pallice, et de Tonnay-Charente à Marennes et à La Pointe du Chapus) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gérard**, en remplacement de M. **Deslandres**, appelé à un autre service.

Arrêté du 10 octobre. — M. **Huet** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3e classe disponible, est chargé, à la résidence d'Auch, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Gers, et attaché, en outre, au service des études et travaux relatifs au régime général des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, en remplacement de M. **Meunier**, appelé à un autre service.

Arrêté du 12 octobre. — M. **Salva**, nommé Inspecteur Général de 2e classe à dater du 1er octobre 1889, est chargé du 10e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Renoust des Orgeries**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 17 octobre. — M. **Guillemain**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Président de la Commission des *Annales des Ponts et Chaussées*, en remplacement de M. **Lagrange**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Guillemain**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Président de la Commission des Routes nationales, en remplacement de M. **Lagrange**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — Les 5e et 6e lots du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port (M. **de Mazas**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bayonne) sont distraits des attributions de M. **La Rivière**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Pau et rattachés au service de M. **Biraben**, ingénieur ordinaire à la même résidence.

Arrêté du 21 octobre. — M. **Renard**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Fontenay-le-Comte, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**, est chargé, à la résidence de Cherbourg, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire et maritime du département de la Manche, et attaché, en outre, au service du chemin de fer de Carentan à Carteret — section de La Haye-du-Puits à Carteret, en remplacement de M. **Auger** décédé.

Idem. — M **Mahieu**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché provisoirement au service de la navigation de la Seine — 4e section, est attaché, en outre, au service de la 2e Inspection générale.

Arrêté du 23 octobre. — M. **de Joly**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Paris, au service de la mission

spéciale confiée à M. **Dupuy**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, pour l'examen des conditions de sécurité et de durée des ouvrages métalliques, est chargé, à la résidence de Vannes, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire et maritime du département du Morbihan, en remplacement de M. **Sigault**, appelé à une autre destination.

M. **de Joly** reste provisoirement attaché au service de la mission confiée à M. l'Inspecteur Général **Dupuy**.

Arrêté du 23 *octobre.* — Le service du contrôle des études et travaux des lignes ci-après désignées est distrait du 6e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées et rattaché au 8e arrondissement, savoir :

Lignes de Draguignan à Meyrargues. . . .	concédées à la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France.
— Draguignan à Grasse.	
— Draguignan à Saint-André, par Castellane	
— Grasse à Nice, par Manda. . . .	
— Digne à Nice, par Puget-Théniers.	

Ligne destinée à relier les mines de la vallée du Reyran et celles des Vaux à la station de Fréjus (Compagnie du chemin de fer des Vaux à Fréjus).

Arrêté du 24 *octobre.* — M. **Soulié** (Frédéric), Ingénieur ordinaire de 1re classe en congé, est placé dans la situation de retrait d'emploi sans traitement.

Arrêté du 28 *octobre.* — M. **Buffet**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Président de la Commission des Formules, en remplacement de M. **Lagrange**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

II. — CONDUCTEURS

1° HONORARIAT.

4 *octobre.* — M. **Barbereau** (Laurent), Conducteur de 1re cl. au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er novembre 1889, est nommé Conducteur principal honoraire.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4° classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

4 *octobre.* — M. **Le Pape** (Pierre), Commis, Concours de 1882, n° 100, Hautes-Alpes, service ordinaire.

5 *octobre.* — M. **Chantel** (Jean), Commis, Concours de 1882, n° 495, Haute-Loire, service ordinaire.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

12 *avril* 1889. — M. **Luret** (Honoré), Conducteur de 3° classe, en congé renouvelable au service de la ville de Tourane (Annam), est mis à la disposition de l'Administration des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5 *octobre.* — M. **Basc** (Auguste), Conducteur de 3° classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne.

Il est placé dans la situation de service détaché.

21 *octobre.* — M. **Ronin** (Paul), Conducteur de 4° classe, attaché, dans le département de la Corse, au service des études des chemins de fer d'Ajaccio à Vico, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'agriculture pour être employé dans le service des études techniques de la Direction de l'hydraulique agricole.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

30 *septembre.* — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Laurent** (Nestor), Conducteur de 3° classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne.

4 *octobre.* — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour raisons de santé, à M. **Liset** (Eugène), Conducteur de 4° classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

5 *octobre.* — M. **Gros** (Gabriel), Conducteur de 3° classe, en congé sans traitement pour raisons de santé, jusqu'au 15 septembre 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période de six mois.

10 *octobre.* — M. **Meige** (Théophile), Conducteur de 3° classe,

en congé sans traitement, pour affaires personnelles jusqu'au 1er octobre 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

14 *octobre.* — Un congé de six mois sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Castet** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

17 *octobre.* — M. **Bergé** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable pour raisons de santé, est mis en congé sans traitement.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

10 *octobre.* — M. **Alavaill** (Élie), Conducteur de 4e classe qui avait précédemment cessé de faire partie du Corps des Conducteurs pour accepter un poste de Commis de résidence au Tonkin, est réintégré dans son ancien grade et mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à s'occuper, dans le département des Pyrénées-Orientales, de travaux communaux présentant un caractère d'intérêt public.

21 *octobre.* — M. **Dautrement** (Alphonse), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie française chargée, par le Gouvernement belge, de la construction des forts de la vallée de la Meuse.

23 *octobre.* — M. **Poisson** (Arthur), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Mayenne.

6° DÉMISSION.

26 *octobre.* — M. **Giraudel** (Jean), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, pour affaires personnelles, est déclaré démissionnaire.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Trousset** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable pour raisons de santé. . ,	1er oct. 1889
M. **Barbereau** (Laurent), Conducteur de 1re cl., Loir-et-Cher, service ordinaire.	1er nov. 1889

M. **Maltet** (Ernest), Conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . 24 nov. 1889

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Guinand** (Émile), Conducteur principal, Côtes-du-Nord, service ordinaire. . . . . 14 août 1889

M. **Bernierre** (Paul), conducteur de 4e classe, Ille-et-Vilaine, service ordinaire. . . . . 28 août 1889

M. **Décarsin** (Jean), Conducteur de 1re classe, Aisne, service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes. . . . . 28 sept. 1889

M. **Traxler** (Ernest), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . 5 oct. 1889

M. **Favier** (Édouard), Conducteur principal, Jura, service ordinaire et service des études et travaux du chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole. . . . . 7 oct. 1889

M. **Gallet** (Xavier), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.. . . . . 8 oct. 1889

M. **Carlin** (Émile), Conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest. . . . . 20 oct. 1889

9° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *septembre*. — M. **Birabent** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département d'Oran, passe dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville.

Idem. — M. **Danais** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville, passe au service ordinaire du département d'Oran.

4 *octobre*. — Est rapportée la disposition de l'arrêté du 19 septembre 1889, par laquelle M. **Clérin** (Édouard), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, a été attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal de l'Est — Branche Nord.

M. **Clérin** est attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

17 *octobre*. — M. **Morin** (Édouard), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, passe dans le département du Loiret, au service des travaux neufs du canal latéral à la Loire.

19 *octobre*. — M. **Duhamet** (Pierre), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département du Morbihan, au service du canal de Nantes à Brest — 2ᵉ section, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Le Goff** (Alfred), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe au service du canal de Nantes à Brest — 2ᵉ section, même département.

Idem. — M. **Pastells** (Antoine), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service des études du chemin de fer d'Auneau à Étampes, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Argenteuil à Mantes, même département.

21 *octobre*. — M. **Vermeillet** (Léon), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du chemin de fer de Dôle à Poligny, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Piton-Bressant** (Louis), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département du Loiret, au service des travaux de construction du bief de jonction entre le canal latéral à la Loire et le canal de Briare, passe dans le département de l'Oise, au service des travaux neufs de l'Oise canalisée et du canal latéral à cette rivière.

30 *octobre*. M. **Trouvelot** (Félix), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à La Châtre, est nommé Élève-externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Grialou** (Joseph), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département du Rhône, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gobin**, est nommé Élève-externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 376)

[29 juillet 1889]

Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée, le 21 mai 1889, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du sud de la France (Draguignan à Grasse).

. . . .

Art. 1er. — Sont approuvés la convention passée le 21 mai 1889 et l'avenant signé le 19 juin 1889 entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du sud de la France.

Art. 2. — Par dérogation au paragraphe 2 de l'article 4 de la loi du 17 août 1885, la compagnie pourra émettre, pour la construction des lignes qui font l'objet de la présente loi, des obligations dans la limite des sommes auxquelles s'applique la garantie de l'État, en exécution de l'article 4 de la convention du 23 juillet 1885, et de l'article 2 de la convention du 21 mai 1889. Les émissions ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'autorisations du ministre des travaux publics données après avis du ministre des finances.

. . . .

ANNEXE.

CONVENTION.

L'an 1889, et le 21 mai,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris, rue d'Anjou, n° 78, sous la dénomi-

nation de *Compagnie des chemins de fer du sud de la France*, représentée par M. Albert Rey, président de son conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration du 10 mai 1889, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de six mois au plus tard,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Pour le chemin de fer de Draguignan à Grasse, les modifications et additions suivantes sont apportées au cahier des charges annexé à la loi du 17 août 1885 :

La voie comportera quatre rails disposés symétriquement par rapport à l'axe du chemin de fer : les rails les plus rapprochés de l'axe avec un écartement de 1 mètre entre leurs bords intérieurs : les rails extérieurs avec un écartement de 1m,44 à 1m,45 ;

L'ouverture des ouvrages d'art donnant passage à la voie ferrée sera de 4m,50 au moins entre les pieds-droits des culées ou entre les garde-corps. Toutefois, pour les ouvrages autres que les souterrains, et actuellement en construction, cette ouverture pourra être maintenue à 4 mètres.

Art. 2. — Le maximum fixé par le 1° de l'article 4 de la convention du 23 juillet 1885, approuvée par la loi du 17 août suivant, pour les dépenses de construction et de mise en exploitation des chemins de fer de Draguignan à Meyrargues et de Draguignan à Grasse, est porté de 27.400.000 francs à 29.932.875 francs.

. . . .

AVENANT A LA CONVENTION DU 21 MAI 1889.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer du sud de la France,

Il a été convenu que les modifications suivantes sont apportées à la convention du 21 mai 1889.

Deux articles nouveaux seront ajoutés à cette convention savoir :

Art. 4. — Par dérogation à l'article 4 de la convention du 23 juillet 1885, annexés à la loi du 17 août suivant, l'intérêt garanti à la compagnie sur les sommes dépensées par elle, pour les modifications et additions prévues à l'article 1er de la convention du 21 mai 1889, sera abaissé à 4f,65 p. 100, amortissement compris.

Art. 5. — Par dérogation à l'article 4 de la loi du 17 août 1885, la compagnie sera autorisée à réaliser en obligations les 2.532.875 francs nécessaires à l'exécution des modifications et additions désignées à l'article 1er de la convention du 21 mai 1889.

. . . .

(N° 377)

[29 juillet 1889]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, dans le département de l'Allier, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Allier, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse, par ou près Peublanc.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'établissement de la ligne ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de l'Allier est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 (*) et conformément aux clauses et conditions de la convention passée le 5 janvier 1889 entre le préfet de l'Allier et la société des mines de Bert, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Il est pris acte des engagements contractés, au nom de la société des mines de Bert, dans une lettre adressée au ministre des travaux publics, le 31 mai 1889.

Des copies, certifiées conformes, de ces convention, lettre et cahier des charges, resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er est fixé à forfait à la somme de 60.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce forfait s'applique puisse excéder 42 kilomètres 500 mètres.

Ce capital pourra, pendant une durée de dix ans à compter de la date de la présente loi, être augmenté jusqu'à concurrence d'une somme de 4.000 francs par kilomètre, pour établissement de nouvelles installations et accroissement de l'effectif du matériel.

(*) *Ann.* 1880, p. 870.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à la somme de 63.750 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances, et après l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne de Dompierre à la Palisse.

Le capital à réaliser par l'émission des obligations ne pourra être supérieur aux 3/4 des dépenses d'établissement de la ligne, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas les 3/4 du montant de l'intérêt, à 5 p. 100, garanti sur lesdites dépenses.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Fernand Duflos, préfet du département de l'Allier, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département de l'Allier, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Des règlements d'administration publique des 6 août 1881 et 20 mars 1882;

4° De la délibération du conseil général du 5 janvier 1889,

D'une part ;

Et M. Stéphane Manigler, ingénieur civil, directeur des mines de Bert, dont le siège social est à Paris, rue Baudin, n° 8, agissant au nom et pour le compte de la société des mines de Bert, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 11 août 1886,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Allier concède à la société anonyme des mines de Bert la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local, à voie unique de 1 mètre d'écartement entre les bords intérieurs des rails et établie sur plate-forme spéciale en dehors des voies publiques, la dite ligne allant de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse, et possédant une longueur de 41km,800 environ, avec un maximum fixé à 42km,500. Cette concession prendra fin le 20 août 1982.

Art. 2. — La présente concession est faite aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880, du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, du cahier des charges ci-annexé, et de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux clauses et conditions particulières ci-après indiquées.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, de la ligne en exploitation pour faire face aux dépenses d'exploitation et au payement de l'intérêt à 5 p. 100 par an du capital de premier établissement, le département s'engage à couvrir cette insuffisance tant à l'aide de ses propres ressources

qu'au moyen de la participation de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Pour l'application de cette clause, les dépenses de premier établissement et d'exploitation sont arrêtées à forfait comme il suit :

1° Dépenses de premier établissement. La dépense générale de premier établissement, comprenant les frais d'installation des gares communes et le matériel roulant, est fixé à forfait à la somme de 60.000 francs par kilomètre, soit, pour une longueur de $42^{km},500$ environ, à une somme au plus égale à 2.550.000 francs. Dans cette somme, le matériel roulant est compris pour 8.396 francs par kilomètre.

2° Frais d'exploitation. Les frais d'exploitation par kilomètre seront évalués également à forfait à 1.800 francs, plus le tiers de la recette brute, impôts déduits $\left(D = 1.800 + \frac{R}{3}\right)$ avec un minimum garanti de 2.800 francs.

La longueur qui servira de base au calcul des subventions annuelles sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire, suivant l'axe de la voie principale, entre les axes des bâtiments à voyageurs des stations extrêmes.

Les frais d'exploitation ci-dessus s'appliquent au mouvement des trains stipulé à l'article 32 du cahier des charges.

Toutefois, le département pourra exiger la mise en circulation de trains supplémentaires accidentels qui seront payés à la société, en dehors des chiffres forfaitaires ci-dessus, à raison de $0^f,70$ par kilomètre à l'aller et au retour, étant bien entendu que la mise en circulation de ces trains n'aura pas pour effet de nécessiter une augmentation du matériel.

Dans le cas où, pendant les dix premières années de la concession, l'établissement de nouvelles installations et l'accroissement de l'effectif du matériel seraient reconnus nécessaires, d'accord entre le département et la société, le montant de la dépense résultant de cet établissement viendra en augmentation du capital de garantie.

L'augmentation à prévoir de ce fait pour le capital de premier établissement est fixée au maximum à 4.000 francs par kilomètre, soit pour l'ensemble de la concession à 170.000 francs.

La garantie de revenu attribué à la société s'exercera, en ce qui concerne les dépenses de premier établissement et d'exploitation, à dater du jour de la mise en exploitation totale de la ligne ; en ce qui concerne les dépenses pour travaux complémentaires, à dater du jour de la réception par les ingénieurs du contrôle.

Art. 4. — La société des mines de Bert s'engage à faire annuellement, par la station de Peublanc, 30.000 tonnes d'expédition de houille à la distance moyenne de 21 kilomètres. Dans le cas où ce chiffre ne serait pas atteint, la garantie d'intérêt qui pourrait être due à la société concessionnaire, en vertu de l'article 3 ci-dessus, sera diminuée du montant de la recette brute afférente au tonnage manquant considéré comme transporté à la même distance de 21 kilomètres.

Art. 5. — La subvention annuelle du département sera payée dans les formes et conditions déterminées par le décret du 20 mars 1882 ; l'avance

prévue à l'article 9 dudit décret sera payée à la société au plus tard dans les deux mois qui suivront le dépôt fait par la société des pièces justificatives prévues par l'article 5 du même décret.

Art. 6. — La société des mines de Bert s'engage à se substituer, dans le délai d'une année, une société anonyme distincte constituée selon les prescriptions de la loi du 11 juin 1880 et approuvée par décret, à laquelle elle apportera les terrains appartenant à la société des mines de Bert, libres de toutes charges, servitudes, dettes et hypothèques.

Art. 7. — La société concessionnaire sera tenue de déférer à toutes les invitations de l'administration lui prescrivant l'étude de variantes au projet définitif. Dans le cas où ces variantes seraient substituées à la direction primitive, les frais de ces nouvelles études resteront à la charge de la société; dans le cas contraire, ils seront remboursés à cette dernière par le département à raison de 110 francs par kilomètre de longueur de variante.

Art. 8. — De convention expresse, il est dérogé, dans les termes du cahier des charges annexé aux présentes, aux articles 31, 35 du cahier des charges type approuvé par décret du 6 août 1881 (*).

Art. 9. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la subvention dans les limites prévues par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

A monsieur le ministre des travaux publics, Paris.

Monsieur le ministre,

L'avenant intervenu entre la société des mines de Bert et le département de l'Allier, au sujet de la concession d'un chemin de fer de la Palisse à Dompierre, se composait de deux articles :

L'article 2 concernait une réserve pour le département; cet article a été supprimé, lors de la session du conseil général, en avril dernier.

L'article 1er fixait le montant des obligations que la société concessionnaire demandait à émettre.

La rédaction de cet article n'ayant pu être maintenue, voici les engagements que nous prenons vis-à-vis de l'État et du département :

1° Conformément à l'article 6 de la convention, une société sera substituée à celle des mines de Bert, et sera constituée au capital-actions de 650.000 fr., le reste du capital de premier établissement devant être couvert par une émission d'obligations, une fois la ligne en exploitation (le chiffre de 650.000 fr. représente le quart du capital de premier établissement, de 60.000 fr. × 42,5 = 2.550.000 fr.);

2° En vertu de l'article 4, nous sommes tenus à payer, annuellement, une somme de 1.200 francs par kilomètre, soit en réalité 90 annuités de 51.000 francs; cette créance, capitalisée à 5 p. 100, correspond à environ 950.000 francs, somme pour laquelle nous consentons une hypothèque sur la concession des mines de Bert et sur les immeubles qui en dépendent, y compris

(*) *Ann.* 1882, p. 264.

les 5^{km},500 de chemin de fer minier qui relie la station de Peublanc-Sorbier à nos sièges d'exploitation ;

3° Cet engagement est pris par nous, non seulement vis-à-vis de la société que nous sommes appelés à nous substituer, mais aussi vis-à-vis de toute société qui exploitera la ligne de la Palisse à Dompierre; la déchéance d'une société n'entraînera donc pas la rupture de cet engagement, pris par nous, vis-à-vis la ligne de chemin de fer qui nous est concédée ;

4° En échange de cette garantie annuelle de 1.200 francs par kilomètre, qui est consentie par nous à la société du chemin de fer, on transportera à la société des mines de Bert 30.000 tonnes de houille à une distance moyenne de 21 kilomètres. Au cas où nos expéditions dépasseraient ce chiffre, l'excédant sera payé au prix du tarif et s'ajoutera aux 1.200 francs garantis par nous ;

5° Il résulte de ces divers engagements, que ce minimum de 1.200 francs par kilomètre entrera toujours en compte pour la garantie, quel que soit le tonnage réel transporté.

Dans ces conditions, les garanties que nous offrons à l'État et au département sont suffisantes pour écarter toute éventualité fâcheuse dans l'avenir, et nous acceptons la modification de l'article 1er, ramenant le capital à réaliser en obligations aux trois quarts du capital de premier établissement.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance du respectueux dévouement de votre obéissant serviteur.

Le directeur,

MANIGLER.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local, qui fait l'objet du présent cahier des charges, partira de Dompierre, gare P.-L.-M. (chemin de fer de Moulins à Mâcon), passera par ou près Dompierre-Canal, Saint-Pourçain-sur-Besbre, Vaumas, Châtelperron, Peublanc-Sorbier, Jaligny, Chavroches, Trezelles, Servilly, la Palisse-ville et aboutira à la Palisse, gare P.-L.-M. La longueur totale approximative est de 41^{km},500.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne tout entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans, à compter de la même date.

Art. 3 à 5 (*comme au type*).

Art. 6 [*comme au type* (25.000fr.)].

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2^{m},20, et la largeur du matériel roulant, y com-

pris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,50 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,70.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,35, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 0m,90 au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire qui devra présenter pour chaque tranchée des sondages et profils en travers suffisamment multipliés.

Art. 8. — Les alignements sont raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixée à 15 millièmes.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations avec service de marchandises seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Dompierre, gare P.-L.-M. (gare commune); Dompierre-Canal; Saint-Pourçain-sur-Besbre, Vaumas, Châtelperron, Peublanc-Sorbier, Jaligny, Chavroches, Trezelles, Servilly, la Palisse-ville et la Palisse-gare P.-L.-M. (gare commune).

La classification de ces gares sera faite comme suit :

1re classe : Dompierre-Canal, Jaligny et la Palisse-ville;

2e classe : Vaumas, Peublanc-Sorbier, Chavroches et Trezelles;

3e classe ou haltes avec garages ouvertes au service des marchandises : Saint-Pourçain-sur-Besbre, Châtelperron et Servilly.

. . . .

(*Le reste comme au type*).

Art. 9 *bis*. — Les bâtiments spéciaux se composent :

1° De deux remises pour deux machines établies, l'une à Dompierre (P.-L.-M.), l'autre à la Palisse (P.-L.-M.);

2° D'une remise pour deux voitures à voyageurs construite à l'emplacement choisi par le concessionnaire;

3° D'un atelier de réparations de 150 mètres carrés de surface au moins, et de son outillage, installé au même emplacement.

Art. 9 *ter.* — Le matériel fixe de la voie comprendra :

1° Deux plaques tournantes pour locomotives et wagons de 4 mètres de diamètre au moins, établies dans les gares terminus;

2° Trois alimentations d'eau installées, l'une à Dompierre, l'autre à la Palisse (P.-L.-M.) et la troisième en un point intermédiaire à déterminer;

3° Trois fosses à piquer au même emplacement;

4° Un pont à bascule dans chaque station ou halte avec garage;

5° Trois grues de chargement de 4 tonnes au moins, établies à Dompierre (P.-L.-M.), Dompierre-Canal et la Palisse (P.-L.-M.);

6° Un gabarit de chargement dans chaque station ou halte avec garage;

7° Un puits ou une borne-fontaine dans chaque station ou halte avec garage;

8° Autant de heurtoirs qu'il y aura de voies en cul-de-sac;

9° Des disques et signaux nécessaires pour assurer la sûreté de la circulation, conformément aux lois et règlements en vigueur.

L'énumération qui précède n'est pas limitative des obligations du concessionnaire, qui sera tenu d'établir en outre toutes les installations reconnues nécessaires à la mise en exploitation du chemin de fer.

Art. 10 (*comme au type*).

Art. 11 (*comme au type*).

. . . .

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de 7 mètres.

Art. 12 (*comme au type*).

. . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres pour les chemins à une voie, et de 7 mètres sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4 mètres.

Art. 13 et 14 (*comme au type*).

Art. 15 (*comme au type*).

. . . .

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et 7 mètres sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

. . . .

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer au-

ront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 7 mètres de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous-clef au-dessus de la surface des rails sera de 4m,70. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4 mètres. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18 (*comme au type*).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 0m,80 d'axe en axe. Elles auront les autres dimensions suivantes : longueur, 1m,80; largeur, 0m,18; épaisseur, 0m,12.

Art. 20 à 28 (*comme au type*).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30 (*comme au type*).

Art. 31 (*comme au type*).

. . . .

Les voitures à voyageurs de toutes classes seront chauffées à l'étage inférieur du 15 octobre au 1er mai.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à trois.

Art. 33 (*comme au type*).

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin le 20 août 1982.

Art. 35 (*comme au type*).

. . . .

Le département reprendra également et le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le matériel roulant, le mobilier et l'outillage des gares et stations; il n'aura à rembourser à la compagnie que l'excédant que pourrait présenter la valeur de ces objets, d'après l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, sur le montant des sommes pour lesquelles ils figurent

au compte forfaitaire de premier établissement, sauf compensation jusqu'à due concurrence, s'il y a lieu, avec le montant de la dette du concessionnaire au titre de la garantie d'intérêt.

. . . .

Art. 36 (*comme au type*).

Art. 37 [*comme au type* (48.000 fr.)].

Art. 38 à 40 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41 à 52 (*comme au type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 (*comme au type*).

. . . .

Des permis pourront, en outre, être accordés par le concessionnnaire à tous les agents du chemin de fer et aux membres de leur famille habitant sous le même toit et à leur charge.

En dehors des personnes désignées dans les trois paragraphes précédents, il est interdit au concessionnaire de délivrer à qui que ce soit des permis de circulation gratuits ou à prix réduits; il ne pourra être dérogé à cette disposition que par décision préfectorale, et ce dans les conditions qui seront fixées par le conseil général.

Art. 54 à 57 (*comme au type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 64 (*comme au type*.)

Art. 65 [*comme au type* (50 francs)].

Art. 66 [*comme au type* (48.000 francs)].

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Moulins-sur-Allier.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Allier.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Allier, sauf recours au conseil d'État.

Art. 69 (*comme au type*.)

Approuvé par le conseil général, dans sa séance du 5 janvier 1889.

Le préfet de l'Allier,

DUFLOS.

(N° 378)

[29 juillet 1889]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique et la concession définitive de divers chemins de fer à la compagnie des chemins de fer du sud de la France (Grasse à Nice et Nice à Puget-Théniers).

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer de Grasse à Nice, par ou près Vence et Manda, et de la ligne précédente à Saint-André, par ou près Saint-Martin-du-Var et Puget-Théniers.

Art. 2. — Sont rendues définitives, dans les conditions fixées par la loi du 17 août 1885, sauf les stipulations contraires de la précédente loi, les concessions des chemins désignés à l'article 1er et du chemin de fer de Digne à Saint-André, dont la compagnie des chemins de fer du sud de la France est concessionnaire à titre éventuel.

Sont approuvés la convention passée, le 21 mai 1889 et l'avenant à cette convention, signé le 19 juin 1889, entre le ministre des travaux publics et ladite compagnie.

Art. 3. — Par dérogation au paragraphe 2 de l'article 4 de la loi du 17 août 1885, la compagnie pourra émettre, pour la construction des lignes qui font l'objet de la présente loi, des obligations dans la limite des sommes auxquelles s'applique la garantie de l'État, en exécution de l'article 4 de la convention du 23 juillet 1885 et de l'article 4 de la convention du 21 mai 1889. Les émissions ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'autorisations du ministre des travaux publics données après avis du ministre des finances.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1889 et le 21 mai,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris, rue d'Anjou, 78, sous la dénomination de « Compagnie des chemins de fer du sud de la France », représentée

par M. Victor Fournier, administrateur délégué de la compagnie, élisant domicile au siège de ladite société, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration du 21 mai 1889, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de six mois au plus tard,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Pour le chemin de fer de Grasse à Nice et pour la section du chemin de fer de Nice à Saint-André, comprise entre Manda et Saint-Martin-du-Var, les modifications et additions suivantes sont apportées au cahier des charges annexé à la loi du 17 août 1885 :

1° La voie comportera quatre rails disposés symétriquement par rapport à l'axe du chemin de fer, les rails les plus rapprochés de l'axe avec un écartement de 1 mètre entre leurs bords intérieurs, les rails extérieurs avec un écartement de 1m,44 à 1m,45;

2° L'ouverture des ouvrages donnant passage à la voie ferrée sera de 4m,50 au moins entre les pieds-droits des culées ou entre les garde-corps.

Art. 2. — La disposition contenue dans le paragraphe 2° de l'article 1er qui précède sera applicable à la section de Saint-Martin-du-Var à Puget-Théniers; les travaux d'infrastructure de cette section seront exécutés d'ailleurs de manière à permettre à toute époque l'installation d'une voie à quatre rails dans les conditions prévues au paragraphe 1er de l'article 1er qui précède.

Art. 3. — Les travaux de la ligne de Grasse à Nice devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de trois ans, à partir de la date de la promulgation de la loi qui approuvera la présente convention.

Ceux des sections de Manda à Saint-Martin-du-Var, de Saint-Martin-du-Var à Puget-Théniers et de Digne à Saint-André, devront être commencés dans un délai de six mois et terminés dans un délai de trois ans, à partir de la date de la promulgation de la loi qui approuvera la présente convention.

Ceux des sections de Manda à Saint-Martin-du-Var, de Saint-Martin-du-Var à Puget-Théniers et de Digne à Saint-André, devront être commencés dans un délai de six mois et terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la date d'approbation des plans parcellaires y relatifs.

Art. 4. — En exécution de l'article 4 de la convention du 23 juillet 1885, annexée à la loi du 17 août suivant, le montant maximum des sommes auxquelles s'appliquera la garantie d'intérêts pour dépenses d'établissement des lignes de Grasse à Nice, de Nice à Puget-Théniers et de Digne à Saint-André, est fixé par sections ainsi qu'il suit, conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 13 mai 1889 :

Grasse à Manda, 16.260.000 francs;

Manda à Nice, 8.877.000 francs;

Manda à Saint-Martin-du-Var, 1.703.000 francs;

Saint-Martin-du-Var à Puget-Théniers, 11.896.000 francs;

Digne à Saint-André, 9.511.000 francs.

Les dépenses d'établissement de la section de Grasse à Manda seront diminuées des sommes qui seront payées par l'État à la compagnie pour l'établis-

sement du pont dont la construction a été autorisée par la loi du 28 janvier 1889.

Le montant maximum des dépenses pour travaux complémentaires dont la nécessité, après la mise en exploitation, serait reconnue par décrets délibérés en conseil d'État, est, conformément au même avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 13 mai 1889, fixé à la somme de 3.700.000 francs pour l'ensemble des sections ci-dessus énumérées.

. . . .

AVENANT A LA CONVENTION DU 21 MAI 1889.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer du sud de la France.

Il a été convenu que les modifications suivantes sont apportées à la convention du 21 mai 1889 :

1° A l'article 3 est ajouté le paragraphe ci-après :

« Pour la section comprise entre Saint-André et Puget-Théniers, les délais dans lesquels les travaux devront être commencés seront fixés par la loi qui ordonnera l'exécution de cette section. Ils devront être terminés dans un délai de trois ans à dater du jour du décret d'urgence ou de l'arrêté de cessibilité qui permettra l'occupation des terrains nécessaires. »

2° Deux articles nouveaux seront ajoutés à la convention, savoir :

« Art. 6. — Par dérogation à l'article 4 de la convention du 23 juillet 1885, annexée à la loi du 17 août suivant, l'intérêt garanti à la compagnie sur les sommes dépensées par elle, tant pour la construction et la mise en exploitation des lignes dénommées à l'article 4 de la convention du 21 mai 1889 que pour les travaux complémentaires prévus au dernier paragraphe de ce même article, sera abaissé à 4f,65 p. 100 amortissement compris.

« Art. 7. — Par dérogation à l'article 4 de la loi du 17 août 1885, la compagnie sera autorisée à réaliser en obligations la totalité du capital nécessaire à la construction et à la mise en exploitation des lignes désignées à l'article 4 de la convention du 21 mai 1889, ainsi qu'aux travaux complémentaires y relatifs. »

. . . .

(N° 379)

[31 juillet 1889]

Loi relative à l'exécution du canal d'irrigation de la vallée des Baux (Bouches-du-Rhône).

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux du canal

de la vallée des Baux, destinés à dériver les eaux de la Durance par l'intermédiaire du canal des Alpines, pour l'irrigation et la submersion des territoires des communes d'Aureilles, Mouriès, Maussanne, les Baux, Paradou, Fontvieille, Arles et Tarascon, et compris dans le périmètre désigné par des lisérés rouges sur le plan dressé par les ingénieurs le 17 septembre 1880.

Le volume d'eau à dériver est fixé à 3 mètres cubes par seconde, sous réserve des droits antérieurs et des règlements intervenus ou à intervenir pour la police et la répartition des eaux de la Durance.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés par les soins et aux frais, risques et périls de l'association syndicale du canal de la vallée des Baux.

Une subvention égale au tiers de la dépense faite, et limitée au maximum de 666.667 francs, est accordée à cette association sur les fonds du Trésor.

Il est pris acte de l'engagement contracté par le département des Bouches-du-Rhône, dans la séance du conseil général du 19 septembre 1881, d'accorder une subvention de 333.333 francs au syndicat de la vallée des Baux, qui viendra s'ajouter à la subvention de l'État.

La subvention de l'État sera payable au fur et à mesure de l'exécution des travaux et dans les limites des disponibilités budgétaires, par acomptes équivalents au tiers des dépenses faites, sur le vu d'états de dépenses dressés par le syndicat et approuvés par le ministre de l'agriculture.

La subvention du département sera payable par acomptes égaux à la moitié des acomptes payés par l'État.

Art. 3. — Aucune adjudication ne pourra être prononcée, aucun travail ne pourra être entrepris que sur l'autorisation du ministre de l'agriculture, après que le syndicat aura fait sanctionner par l'assemblée générale des intéressés l'acceptation des obligations que la présente loi met à la charge de l'association et qu'il aura justifié de la création des voies et moyens nécessaires pour pourvoir au payement des dépenses qui lui incombent.

Art. 4. — Le syndicat est chargé de la construction du canal, de l'administration de l'association, de l'entretien des travaux et de la perception des taxes dans les conditions prévues par la loi du 21 juin 1865 (*).

La concession du volume d'eau à dériver est accordée à per-

(*) *Ann.* 1865, p. 290.

pétuité à l'association syndicale, à la condition d'assurer exclusivement l'affectation des eaux aux usages prévus par la présente loi.

Faute par le syndicat de remplir les obligations édictées au présent article, l'administration du canal pourrait être confiée à un séquestre administratif nommé par le ministre de l'agriculture, chargé d'assurer l'achèvement de l'entreprise, l'entretien et l'exploitation des canaux avec le produit des redevances. La mise sous séquestre serait, dans ce cas, prononcée par décret du Président de la République, délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — Les communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre desservi sont autorisées, dans les limites et sous les formes prescrites par les articles 141, 142, 143 de la loi du 5 avril 1884, à garantir tout ou partie des emprunts contractés par l'association syndicale, à charge de remboursement, par cette dernière, des sommes que les communes auront pu avancer pour le service de cette garantie.

Art. 6. — Les engagements souscrits par les propriétaires seront enregistrés gratis.

Art. 7. — Le montant de la subvention de l'État sera imputé sur les crédits inscrits aux budget ordinaire du ministère de l'agriculture pour études et travaux relatifs à l'aménagement des eaux.

. . . .

DÉCRETS

(N° 380)

[15 mars 1889]

Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 84.

. . . .

1° Est déclaré d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 84, entre le point 118k,967m,70 et un autre point pris à 44m,60 avant le fort de l'Écluse (Ain), sur une longueur de 780 mètres et suivant la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 26 mai 1888, lequel plan restera annexé au présent décret.

Les parties délaissées de la route seront déclassées du jour où la nouvelle direction aura été livrée à la circulation et elles recevront l'affectation indiquée dans la délibération du Conseil municipal de Léaz en date du 13 janvier 1889.

2° La dépense, évaluée à 25.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 (*) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

. . . .

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

(N° 381)

[15 mars 1889]

Décret qui reporte à l'exercice 1889 *une somme de* 100.000 *francs non employée en* 1888 *applicable à la reconstruction du Pont-au-Double à Paris.* (V. *Bull. des Lois*, p. 725.)

(N° 382)

[21 mars 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 2.405.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par les Compagnies de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.* (V. *Bull. des Lois*, p. 726.)

(N° 383)

[9 avril 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 47.743f,05 *à titre de fonds de concours versés au Trésor pour dépenses publiques.* (V. *Bull. des Lois*, p. 727.)

(N° 384)

[9 avril 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 100.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour la transformation de la chaussée de la route nationale n°* 13 *entre la porte Maillot et Neuilly.* (V. *Bull. des Lois*, p. 729.)

(N° 385)

[11 avril 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit de 45.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour les dépenses du personnel des ponts et chaussées en Algérie. (V. *Bull. des Lois*, p. 730.)

(N° 386)

[23 mai 1889]

Décret relatif à l'exécution de travaux d'amélioration du port d'Arzew (département d'Oran) et à l'établissement d'un droit de tonnage dans ce port.

. . . .

Art. 1er. — Est autorisée l'exécution des travaux à effectuer pour l'amélioration du port d'Arzew (Algérie), conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé, aux avis du Conseil général des ponts et chaussées et à la délibération de la commission mixte des travaux publics, également ci-dessus visés.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la ville d'Arzew, ainsi qu'il résulte de la délibération du Conseil munipal de cette ville, en date du 6 novembre 1887, de fournir à l'État, pour l'exécution de ces travaux, un subside de 220.000 francs.

Ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque versement partiel et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Le surplus de la dépense, évalué à 353.000 francs, sera prélevé sur les ressources inscrites annuellement au budget du ministère des travaux publics, deuxième section (*Améliorations des ports en Algérie*).

Art. 3. — La ville d'Arzew est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 5 1/2 p. 100, la somme de 220.000 francs qui lui est nécessaire pour remplir les engagements pris dans la délibération susmentionnée du Conseil municipal, du 6 novembre 1887.

Le remboursement dudit emprunt s'effectuera dans une période de vingt ans, au maximum.

Art. 4. — Cet emprunt, toujours remboursable par anticipation, pourra être réalisé soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit auprès de la Caisse des dépôts et consignations ou de la Société du crédit foncier de France.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Art. 5. — Il sera établi au port d'Arzew, à partir de la promulgation du présent décret, un droit de tonnage de 0f,35 par tonneau de jauge sur tout navire français ou étranger entrant chargé ou venant prendre charge dans ce port.

Toutefois, pour les compagnies de navigation desservant ce port par escales, régulièrement et au moins une fois par semaine, et dont les navires seront aménagés pour le service des voyageurs, le droit de tonnage sera réduit à 0f,07 par tonneau de jauge.

Sont exempts de tous droits :

1° Les navires faisant simplement relâche dans le port;

2° Les navires faisant le cabotage entre les ports du littoral algérien;

3° Les bâtiments de toute nature appartenant à l'État ou employés à son service;

4° Les navires se livrant à la pêche côtière, au remorquage ou au pilotage.

Art. 6. — La perception de ce droit est concédée à la ville d'Arzew pour lui permettre de se couvrir des obligations qu'elle contracte en vertu du présent décret.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

. . . .

(N° 387)

[28 mai 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 1.300 *fr. à titre de fonds de concours versés au Trésor applicable à la suppression de maisons situées à la*

Croix-Nord (commune de Blois) et à la réparation du talus de la levée rive gauche de la Loire. (V. *Bull. des Lois*, p. 295.)

(N° 388)

[28 mai 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit de* 4.438f,82 *à titre de fonds de concours versés au Trésor pour l'entretien des routes nationales des arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux.* (V. *Bull. des lois*, p. 296).

(N° 389)

[31 mai 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur les exercices 1888 *et* 1889, *un crédit de* 4.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour la construction d'une calle au port des Salles-en-Riantec (Morbihan).* (V. *Bull. des Lois*, p. 297.)

(N° 390)

[31 mai 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 22.076f,70 *à titre de fonds de concours versés au Trésor pour travaux relatifs aux routes nationales.* (V. *Bull. des Lois*, p. 298.

(N° 391)

[31 mai 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, *un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor, applicable à l'exécution de travaux publics.*

. . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur

le budget de l'exercice 1888, pour l'emploi de fonds de concours, des crédits additionnels montant ensemble à 352.191f,76, et répartis ainsi qu'il suit, savoir :

BUDGET ORDINAIRE.

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

CHAP.	VI.	Personnel du corps des mines (enseignement et écoles)	1.000f,00
—	VIII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime	600 ,00
—	X.	Personnel des gardes de navigation, éclusiers, pontiers, et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et au service des ports maritimes de commerce	243 ,33
—	XIX.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations)	253 ,75
—	XXII.	Rachat de concessions de ponts à péage dépendant des routes nationales	1,190 ,00
—	XXIII.	Navigation intérieure. — Rivières. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	10.348 ,50
—	XXIV.	Navigation intérieure. — Canaux. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	10.005 ,09
—	XXV.	Ports maritimes. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	12.100 ,20
—	XXVI.	Phares fanaux et balises. (Entretien et grosses réparations.)	360 ,00

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	XLII.	Lacunes des routes nationales, des routes départementales des départements annexés et des routes thermales	25.000 ,00
—	XLIV.	Rectification des routes nationales et des routes départementales des départements annexés	5,800 ,00
—	XLIX.	Amélioration des rivières	2.000 ,00
—	L.	Établissement et amélioration de canaux de navigation	13.000 ,00
—	LI.	Amélioration et achèvement des ports maritimes	21.778 ,38
—	LVII.	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État	248.512 ,51
		Ensemble comme ci-dessus	352.191f,76

Ladite somme de 352.191f,76 est répartie par entreprise, conformément à l'état B annexé au présent décret. (V. *Bull. des lois*, p. 132.)

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

(N° 392)

[6 juin 1889]

Décret qui autorise l'établissement d'un service de touage sur câble noyé, pour le remorquage des bateaux sur la Loire, entre Combleux (embouchure du canal d'Orléans) et les ports d'Orléans.

. . . .

Art. 1er. — Les sieurs *Arnodin*, *Imbault* (*Guillaume*) et *Imbault* (*Félix*) sont autorisés à établir à leurs frais, risques et périls, pour le remorquage des bateaux sur la Loire, entre Combleux (embouchure du canal d'Orléans) et les ports d'Orléans, un service de touage sur câble métallique avec bobine d'enroulement actionnée par la vapeur, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — Les sieurs *Arnodin*, ingénieur-constructeur, demeurant à Châteauneuf-sur-Loire (Loiret), *Imbault* (*Guillaume*), maître de marine, demeurant à Châteauneuf-sur-Loire (Loiret), et *Imbault* (*Félix*), maître de marine, demeurant à Chécy (Loiret), sont autorisés, à leurs frais, risques et périls, à faire circuler sur la Loire, de l'embouchure du canal d'Orléans à Combleux, jusqu'à Orléans, un bateau toueur à vapeur avec câble s'enroulant sur ce bateau, et à s'en servir pour le remorquage des bateaux.

Art. 2. — Le câble s'enroulera sur un tambour placé à bord du bateau toueur, de manière qu'il soit enroulé tout entier sur ce tambour lorsque le toueur stationnera près du point d'amarrage du câble.

Art. 3. — Toutes les fois que le toueur stationnera, il détendra son câble, de manière à ce que celui-ci repose sur le fond et laisse absolument libre la circulation des autres bateaux.

Lorsqu'il stationnera près de l'embouchure du canal, il se placera en amont de cette embouchure.

Le poteau d'amarrage du câble sera d'ailleurs placé en un point du chemin de halage (rive droite de la Loire) suffisamment en amont du musoir de l'écluse de Combleux, pour que le câble repose tout entier sur le fond du lit au droit de l'embouchure du canal lorsque le bateau sera à 200 mètres en aval de cette embouchure, quels que soient d'ailleurs l'état des eaux et la charge remorquée par le toueur.

Art. 4. — Dans tous les croisements avec d'autres bateaux avalants ou halés, le toueur devra manœuvrer de façon à laisser le passage libre et éviter toute collision; il se conformera à ce sujet aux règlements existants ou à intervenir sur la police de la navigation; il devra notamment laisser aux bateaux halés le passage libre du côté du chemin de halage.

Art. 5. — Le passage du toueur sous les ponts se fera sous la deuxième arche de rive droite aussi bien pour le pont du chemin de fer du centre que pour le pont d'Orléans.

Art. 6. — Le bateau toueur sera soumis à tous les règlements et vérifications applicables aux bateaux à vapeur.

Art. 7. — Les permissionnaires et leurs agents se conformeront aux règlements généraux concernant la police de la navigation, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux qui seraient pris en exécution des décrets et ordonnances.

L'administration se réserve d'ailleurs le droit de réglementer, le permissionnaire entendu, la composition des trains, la vitesse maxima, le tonnage, les heures de départ et d'arrivée des convois réguliers ou supplémentaires, la composition des équipages et les autres prescriptions nécessaires au double point de vue de la sécurité et de la liberté de la navigation et de la régularité du service.

Le permissionnaire sera tenu de justifier que la tension maxima produite en marche normale par le halage des convois et notamment par celui des plus lourds bateaux circulants par des crues de 2m,50 à l'échelle d'Orléans ne dépasse pas le sixième de l'effort de rupture du câble.

Il sera procédé, aussi souvent qu'il sera jugé nécessaire, à des expériences pour établir que cette condition est remplie.

Le nombre des bateaux à introduire dans un train sera d'ailleurs limité par la condition que la tension du câble ne dépasse pas en marche normale, dans les passages les plus difficiles, le sixième de la tension de rupture du câble.

Art. 8. — Il sera fait deux services réguliers au moins par semaine, dans chaque sens, entre Combleux et Orléans; chaque service comprendra le nombre de voyages nécessaires pour que tous les bateaux qui seraient prêts à se servir du toueur le jour du service puissent être remorqués.

Il sera fait en outre des voyages supplémentaires autant qu'il sera nécessaire pour satisfaire aux demandes.

Un service supplémentaire, comprenant le nombre de voyages nécessaires, devra avoir lieu lorsqu'il aura été demandé la veille, avant six heures du soir, par une ou plusieurs personnes garantissant au permissionnaire une redevance correspondant à un déplacement d'eau minimum de 50 tonnes, dans le cas où l'application du tarif pour le service en question ne donnerait pas lieu à une taxe

égale ou supérieure. La redevance sera répartie entre les bateaux au *prorata* du tonnage d'eau déplacée.

Les déclarations des mariniers désirant se servir du toueur seront reçues à Orléans, au bureau que les permissionnaires s'engagent à établir sur le quai, à l'emplacement qui sera fixé par l'administration.

Les permissionnaires feront connaître par des affiches, à Combleux et à Orléans, les heures de départ des trains réguliers et des trains supplémentaires.

Les permissionnaires devront faire, dans l'ordre des déclarations et sans aucune préférence, le remorquage des bateaux satisfaisants aux conditions réglementaires; toutefois la préférence sera donnée d'abord aux bateaux faisant un service régulier, ensuite aux bateaux chargés sur les bateaux vides, toutes les fois qu'il sera possible de le faire sans manquer aux prescriptions de l'article 7.

Le permissionnaire pourra transporter des marchandises pour son propre compte, mais sous la réserve expresse que ses bateaux ne seront remorqués que dans l'ordre de l'enregistrement sur les livres de déclarations et qu'en outre les bateaux autres que les siens seront, à quelque moment qu'ils se présentent, toujours remorqués les premiers jusqu'à concurrence de la moitié de chaque convoi.

Art. 9. — Aucun remorquage ne peut être exigé les dimanches ni les jours fériés; aucun remorquage ne pourra être exigé lorsque les eaux seront trop basses ou trop hautes pour la facile navigation; les hauteurs des eaux à l'échelle d'Orléans en dessus ou en dessous desquelles le remorquage ne pourra être exigé, seront déterminées par arrêté préfectoral, les permissionnaires entendus, et pourront être modifiées de même.

Art. 10. — Les rétributions de remorquage ne pourront dépasser le chiffre de $0^{f},60$ par tonne d'eau déplacée pour un voyage de Combleux à Orléans, dans toute l'étendue du port, ou d'Orléans à Combleux. Ces rétributions seront portées à la connaissance du public par des affiches.

Dans le cas où les permissionnaires jugeraient convenable d'abaisser ces rétributions, elles ne pourraient être relevées qu'après un délai de six mois au moins.

Tous changements apportés dans ces rétributions seront annoncés par des affiches un mois au moins à l'avance; ils seront préalablement portés à la connaissance de l'administration qui pourra y mettre opposition dans le cas où ils contiendraient des préférences ou des dérogations aux conditions de la présente permission. Ils ne pourront être affichés que quinze jours au moins après la remise à l'administration, et si celle-ci n'y a pas fait opposition dans ce délai.

Art. 11. — Les rétributions seront exigibles avant l'admission des bateaux dans les convois. Il est expressément interdit aux permissionnaires de faire tout traité avec une ou plusieurs compagnies de chemins de fer, de faire toute cession de leur entreprise à ces compagnies ou d'opérer toutes fusions avec elles.

Art. 12. — Tout mode de traction ou de transport sur la Loire, même identique à celui des permissionnaires, pourra être admis concurremment avec ce dernier.

Art. 13. — Les permissionnaires seront responsables envers les tiers de tous dommages qu'ils pourraient occasionner soit en ce qui concerne la liberté ou la sécurité de la navigation, soit en ce qui touche la propriété privée et les droits acquis, sans que, dans aucun cas, ils puissent avoir recours contre l'État.

Ils ne pourront également réclamer aucune indemnité si, par des travaux exécutés ou des mesures prises dans l'intérêt de la navigation ou pour la défense contre les inondations, ils se trouvent privés en tout ou partie du bénéfice de la présente permission.

Dans le cas notamment où le canal projeté de Combleux à Orléans serait mis à exécution, les permissionnaires ne pourront réclamer aucune indemnité pour trouble de jouissance par suite des travaux et seront soumis en tous points, location de quais, chargements, etc., aux mêmes obligations de tarif et de règlement que les autres mariniers.

Art. 14. — Le bateau toueur devra être en état de fonctionner dans le délai de six mois à dater du jour de la notification de la présente permission.

En cas d'interruption partielle ou totale du service non justifiée par des circonstances de force majeure, ou en cas d'inobservation répété des prescriptions du présent règlement, l'administration se réserve le droit de retirer la présente autorisation, et ce sans préjudice de l'application des dispositions prévues par les lois et règlements.

Art. 15. — La présente permission sera toujours révocable en tout ou partie avant le terme fixé pour sa durée.

La révocation ne pourra être prononcée que pour cause d'intérêt public et dans la forme suivie pour la présente permission. Elle ne donnera lieu à aucune indemnité.

Art. 16. — A défaut d'élection de domicile soit à Orléans, soit à Combleux, toute notification ou signification aux permissionnaires sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Loiret.

Art. 17. — La présente permission est valable pour une période de trente années, passé laquelle elle devra être renouvelée. Ce délai de trente années courra à partir du jour de la notification de la présente permission.

Art. 18. — Avant la signature du décret, le permissionnaire sera tenu de déposer une somme de 5.000 francs à la caisse des dépôts et consignations; cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

. . . .

(N° 393)

[6 juin 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit supplémentaire de 943f,84 *en augmentation des restes à payer constatés par les comptes définitifs des exercices* 1885, 1886 *et* 1887. (V. *Bull. des Lois*, p. 141.)

(N° 394)

[12 juin 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit de 734.652f,36 *à titre de fonds de concours versés au Trésor pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.* (V. *Bull. des Lois*, p. 144.)

(N° 395)

[12 juin 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 1.000.000 *de francs à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable aux travaux d'amélioration de la Garonne maritime et de la Gironde supérieure.* (V. *Bull. des Lois*, p. 301.)

(N° 396)

[12 juin 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 415.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour travaux exécutés par l'État sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.* (V. *Bull. des Lois*, p. 302.)

(N° 397)

[14 juin 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par les Compagnies de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest, pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.*

. . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget ordinaire de l'exercice 1889, pour l'emploi de fonds de concours versés par les compagnies de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest, en exécution des conventions de 1883, un crédit additionnel de 2.145.000 francs.

Ce crédit est réparti entre les chapitres ci-dessous désignés, savoir :

PREMIÈRE SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.

CHAP. V.	Personnel des conducteurs des ponts et chaussées.	369.000 fr.
— IX.	Personnel des commis des ponts et chaussées . . .	163.800

DEUXIÈME SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP. LIII.	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État	1.612.200
	Total égal	2.145.000 fr.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des sommes encaissées par le Trésor au compte : *Remboursement de la garantie d'intérêt et fonds de concours versés par les compagnies de chemins de fer en exécution des conventions de* 1883.

. . . .

(N° 398)

[22 juin 1889]

Décret autorisant la colonie de la Guadeloupe à contracter un emprunt pour travaux d'amélioration dans le port.

. . . .

Art. 1er. — La colonie de la Guadeloupe est autorisée à emprunter, à un taux qui ne pourra dépasser 5 p. 100, une somme de 300.000 francs qui sera consacrée à des travaux d'amélioration dans le port de la Pointe-à-Pitre.

Art. 2. — Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec concurrence et publicité, soit de gré à gré, soit par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

Art. 3. — Il sera pourvu, sur les ressources ordinaires du budget local de la Guadeloupe, à l'amortissement du capital et au payement des intérêts au moyen de trente annuités qui seront inscrites au budget de la colonie au titre des dettes exigibles.

. . . .

(N° 399)

[2 juillet 1889]

Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice

1889, *un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour l'amélioration et l'achèvement des ports maritimes.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget ordinaire, deuxième section, de l'exercice 1889, chapitre XLVII : *Amélioration et achèvement des ports maritimes*, pour l'emploi de fonds de concours versés par diverses chambres de commerce et par les départements de la Gironde et de la Seine-Inférieure, pour travaux relatifs aux ports maritimes, un crédit additionnel de la somme de 1.915.000 francs répartie, par entreprise, conformément au tableau B annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

ÉTAT A.

Etat de sommes versées au Trésor à titre de fonds de concours pour dépenses publiques et destinées à être rattachées au budget de l'exercice 1889.

DÉPARTEMENTS	PARTIES versantes	RECETTES des finances où les fonds ont été versés	NUMÉROS des récépissés	DATES des versements	MONTANT des versements
		ANNÉE 1889.			
Gironde. .	La chambre de commerce de Bordeaux.	Bordeaux. . .	4246	8 avril 1889	1.000.000f
Hérault. .	Le département.	Montpellier. .	1778	23 mars 1889	15.000
Pas-de-Calais . . .	La chambre de commerce de Boulogne.	Boulogne-sur-Mer.	628	4 février 1889	400.000
Seine-Inférieure. .	La chambre de commerce de Dieppe.	Dieppe	1282	15 mars 1889	125.000
	Idem	*Idem*.	1283	*Idem*	75.000
	Le département.	Rouen.	2393	19 mars 1889	300.000
				Total. . .	1.915.000f

ÉTAT B.

Répartition, par chapitre et par entreprise, d'un crédit additionnel de 1.915.000 *francs ouvert au ministre des travaux publics, pour l'emploi de fonds de concours, sur le budget de l'exercice* 1889, *deuxième section, chapitre XLVII :* Amélioration et achèvement des ports maritimes.

DÉPARTEMENTS	CHAPITRES ET ENTREPRISES		MONTANT des crédits ouverts
Gironde	Amélioration du port de Bordeaux		1.000.000f
Hérault.	Agrandissement du port de Cette.		15.000
Pas-de-Calais.	Approfondissement du port de Boulogne.		400.000
Seine-Inférieure.	Amélioration du port de Dieppe (125.000f + 75.000f).	200.000f	500.000
	Amélioration du port de Saint-Valerie. . . .	50.000	
	Amélioration du port du Havre.	150.000	
	Établissement du canal de Tancarville . . .	100 000	
	Total.		1.915.000f

(N° 400)

[2 juillet 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 415.900 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable aux travaux exécutés par l'État sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.* (V. *Bull. des Lois*, n° 1270, p. 384.)

(N° 401)

[2 juillet 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, *un crédit de* 1.000.000 *à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable aux travaux d'amélioration de la Garonne maritime et de la Gironde supérieure.* (V. *Bull. des Lois*, n° 1270, p. 385.)

(N° 402)

[6 juillet 1889]

Décret qui reporte à l'exercice 1889 *une somme de* 366f,08 *non employée en* 1888 *pour l'établissement du chemin de fer d'Hirson à Amagne.* (V. *Bull. des Lois*, n° 1270, p. 388.)

(N° 403)

[6 juillet 1889]

Décret qui annule au budget du ministère des travaux publics, sur l'exercice 1889, *une somme de* 366f,08 *versée par erreur pour l'établissement du chemin de fer d'Hirson à Amagne.* (V. *Bull. des Lois*, n° 1270, p. 389.)

(N° 404)

[8 juillet 1889]

Décret portant homologation du bornage de la zone extérieure des fortifications pour la place de Calais.

. . . .

Art. 1er. — Sont définitivement arrêtés et homologués, pour la place ci-après, le plan de circonscription et le procès-verbal de bornage des terrains militaires formant la zone des fortifications, visés et approuvés par le ministre de la guerre.

CALAIS.

Limite de la zone extérieure des fortifications dans la partie comprise entre le bastion 2 et le chenal. — Bornage des 31 août 1886 et 21 février 1889.

. . . .

(N° 405)

[22 juillet 1889]

Décret portant homologation du bornage de la zone unique des servitudes des ouvrages de la position de Marly.

. . . .

Art. 1er. — Sont définitivement arrêtés et homologués, pour les ouvrages ci-après, les plans de délimitation et les procès-verbaux de bornage de la zone unique des servitudes, visés et approuvés par le ministre de la guerre :

POSITION DE MARLY.

Réduit du Trou-d'Enfer. . . .	Zone unique des servitudes. Bornage du 25 septembre 1888.
Batterie de Marly.	
Batterie de Noisy.	
Batterie de l'Auberderie. . .	
Batterie du Champ-de-Mars. .	
Batterie des Réservoirs. . . .	
Batteries des Arches.	Zone unique des servitudes. Bornage du 27 décembre 1888.

. . . .

(N° 406)

[22 juillet 1889]

Décret portant homologation du bornage de la zone des fortifications des ouvrages de la position de Marly.

. . . .

Art. 1er. — Sont définitivement arrêtés et homologués, pour les ouvrages ci-après, les plans de circonscription et les procès-verbaux de bornage des terrains militaires formant la zone des fortifications, visés et approuvés par le ministre de la guerre :

POSITION DE MARLY.

Réduit du Trou-d'Enfer. — Limite extérieure de la zone des fortifications. — Bornage du 25 septembre 1888.

Batterie de Noisy.	Limite extérieure de la zone des fortifications. — Bornage du 25 septembre 1888.
Batterie de Marly.	
Batterie des Réservoirs. . . .	
Batterie du Champ-de-Mars. .	
Batterie de l'Auberderie. . . .	

Batterie des Arches. — Limite extérieure et intérieure de la zone des fortifications. — Bornage du 27 décembre 1888.

. . . .

(N° 407)

[24 juillet 1889]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit de 2.000.000 de francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour l'amélioration du port de Calais. (V. *Bull. des Lois*, n° 1270, p. 391.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 408)

[7 mars 1889]

Chemins de fer. — Entrepreneurs de transports. — Traités avec la compagnie. — Entreprises ne desservant pas la même route. — (Héritiers Villandre contre sieurs Alphonse Rochaïd-Dahdah et Marin.)

Si le principe de l'égalité qui doit exister entre les divers entrepreneurs de transport d'une localité veut qu'une compagnie de chemins de fer ne crée pas un monopole au profit exclusif de l'un d'eux en lui conférant des facilités et conditions particulières pour conduire les voyageurs à un point où ne passe pas la voie ferrée, c'est à la condition que ces entrepreneurs desservent tous exactement les mêmes voies de communication.

Mais l'itinéraire cesse d'être identique si l'un des entrepreneurs des deux services de bateaux concurrents ne fait pas escale à un point particulier de ce trajet où la compagnie de chemins de fer a intérêt à ce que des voyageurs d'une catégorie spéciale, des touristes munis de billets d'excursion, puissent relâcher ou même trouver une tête de ligne d'excursion.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, tiré de la violation des articles 14 de la loi du 15 juillet 1845 (*) et 53 du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Attendu qu'aux termes de l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 (relative au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique), « à moins d'une autorisation spéciale de l'administration

(*) *Ann.* 1845, p. 528.

supérieure, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes autres entreprises *desservant les mêmes routes* »;

Que cette disposition a été reproduite dans l'article 53 du cahier des charges de chaque compagnie de chemins de fer, avec cette différence de texte qu'aux mots : « *entreprises desservant les mêmes routes* » ont été substitués ceux-ci offrant d'ailleurs un sens identique : *entreprises desservant les mêmes voies de communication ;*

Attendu que l'interdiction portée par les textes précités est générale, en ce sens qu'une compagnie de chemin de fer, dès qu'elle concède des avantages à une entreprise de ransport de voyageurs ou de marchandises est étroitement obligée, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, de consentir les mêmes avantages à toutes les autres entreprises de transport, mais seulement si elles desservent la même route;

Attendu, en fait, qu'au mois de mai 1882 la compagnie des chemins de fer de l'Ouest a conclu avec le sieur Rochaïd-Dahdah, armateur, un traité particulier de correspondance, pour le transport de Saint-Malo à Dinard et à Dinan, et *vice versa*, par l'estuaire de la Rance, des voyageurs munis de billets d'excursion dits « billets circulaires »; qu'un second traité de même nature est intervenu entre la compagnie et Rochaïd-Dahdah, le 21 juin 1887, et a reçu, le 26 octobre suivant, l'homologation ministérielle;

Attendu que le sieur Villandre, armateur à Saint-Malo, se prétendant lésé par ces arrangements, consentis à Rochaïd à l'exclusion de l'entreprise de transport dont il est propriétaire, a saisi la juridiction correctionnelle d'une action en dommages-intérêts, fondée sur la violation du principe d'égalité consacré par la loi au profit de toutes entreprises de transport desservant la même route;

Mais attendu qu'il est expressément constaté par l'arrêt attaqué, d'une part, que depuis le mois de mai 1882 jusqu'au 26 octobre 1887, c'est-à-dire pendant tout le temps qui a précédé l'approbation par arrêté ministériel des arrangements pris avec Rochaïd; « Villandre n'était pas en mesure d'assurer, comme s'y était engagé et comme l'a fait Rochaïd-Dahdah, un service ré-

gulier et quotidien permettant aux voyageurs d'effectuer en tout temps, même pendant la période de morte eau, le voyage de Saint-Malo à Dinard et à Dinan et *vice versa* »; d'autre part, « que les bateaux de Villandre, à la différence de ceux de Rochaïd-Dahdah, ne desservaient pas, d'une manière normale, la station de Dinard et allaient, la plupart du temps, seulement de Dinan à Saint-Malo, et *vice versa* » ;

Attendu qu'il est déclaré, en outre, par l'arrêt, que le trajet régulier et quotidien entre les deux points extrêmes (Saint-Malo et Dinan) et le service constant de la station de Dinard « sont des nécessités absolues de l'organisation des billets d'excursion que la compagnie de l'Ouest est autorisée à délivrer au public »;

Attendu qu'en l'état de ces déclarations de fait, lesquelles sont souveraines, l'arrêt attaqué a pu, sans violer aucune des dispositions invoquées par le pourvoi, décidér que l'entreprise de Villandre et celle de Rochaïd-Dahdah ne desservaient pas la même route et que, par suite, les arrangements faits par la compagnie de l'Ouest avec ledit Rochaïd ne tombant pas sous l'application de l'article 419 du Code pénal, l'action manquait de base légale;

Attendu, d'ailleurs, que l'arrêt est régulier en la forme,

Rejette, etc.

(N° 409)

[9 mars 1889]

Voitures. — Voiture attelée de deux chiens et contenant des marchandises. — Obligation de la plaque réglementaire. — Emplacement et dimension. — Relaxe non justifié. — (Sieur Huclin.)

Doit être annulé pour violation des articles 2, 3 *et* 7 *de la loi du* 30 *mai* 1851 *et* 16 *du décret du* 10 *août* 1852 *le jugement par lequel le juge de police auquel est déféré un individu poursuivi pour avoir fait circuler sur la voie publique une voiture contenant des marchandises et attelée de deux chiens, sans qu'elle ait été munie de la plaque prescrite par ces articles, prononce le relaxe par le double motif qu'une voiture attelée avec des chiens ne reste pas dans la catégorie des voitures de roulage assujetties aux prescriptions de la loi, et qu'à supposer qu'elle*

pût être soumise à cette réglementation, il y aurait été suffisamment satisfait par l'inscription du nom et du domicile du prévenu sur les plaques de cuivre fixées sur les colliers des chiens attelés à la voiture.

. . . .

Attendu qu'à la suite d'un procès-verbal du 22 décembre 1888 Huclin a été poursuivi devant le tribunal de simple police de Vervins pour avoir fait circuler sur la voie publique une voiture contenant des marchandises, attelée de deux chiens, sans qu'elle ait été munie de la plaque prescrite par les articles 2, 3 et 7 de la loi du 30 mai 1851 et 16 du décret du 10 août 1852 (*);

Attendu que le juge de police a prononcé le relaxe du prévenu par le double motif qu'une voiture attelée avec des chiens ne rentrait pas dans la catégorie des voitures de roulage assujetties aux prescriptions desdits articles, et qu'à supposer qu'elle pût être soumise à cette réglementation, il y aurait été suffisamment satisfait par l'inscription du nom et du domicile du prévenu, qui existait sur les plaques de cuivre fixées sur les colliers des chiens attelés à la voiture;

Mais attendu, d'une part, que les dispositions légales précitées sont générales; qu'elles s'appliquent, sauf les exceptions qui y sont expressément formulées, à toutes les voitures de roulage circulant sur les routes nationales et départementales et sur les chemins vicinaux de grande communication, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre le mode selon lequel ces voitures sont attelées, soit que cet attelage soit fait avec des chevaux, soit, comme le prévoient les articles 12 et 14 du décret du 10 août 1852, qu'il soit fait avec toutes autres bêtes de trait; qu'une voiture attelée avec des chiens, transformés ainsi, quoique accidentellement, en bêtes de trait, tombe sous le coup de la réglementation établie par lesdites dispositions;

Attendu, d'autre part, que les plaques apposées sur les colliers des chiens du prévenu ne pouvaient satisfaire à cette réglementation;

Attendu que la loi n'impose pas seulement d'une manière générale aux propriétaires de voitures de roulage l'obligation de munir leurs voitures d'une plaque; qu'elle fixe les conditions à observer pour l'emplacement et les dimensions de ces plaques, ainsi que pour les mentions qu'elles doivent contenir;

Qu'aux termes de l'article 16 du décret du 10 août 1852 la plaque

(*) *Ann.* 1852, p. 359.

doit être placée en avant des roues, au côté gauche de la voiture, et qu'elle doit porter, en caractères apparents et lisibles, ayant au moins 5 millimètres de hauteur, les noms, prénoms et profession du propriétaire, ainsi que les noms de la commune, du canton et du département de son domicile; . . . .

Attendu que les plaques des colliers des chiens du prévenu, à supposer qu'elles aient contenu, ce qui n'est nullement établi toutes les mentions prescrites, dans les caractères voulus, n'auraient manifestement pas encore rempli la condition essentielle de l'emplacement taxativement prévue par la loi;

D'où il suit qu'en relaxant comme il l'a fait le prévenu des poursuites dirigées contre lui, le jugement attaqué a fait une fausse interprétation des dispositions légales précitées :

Par ces motifs,

Casse et annule, etc.

(N°. 410)

[15 mars 1889]

Tribunal de simple police. — Partie civile. — Publicité d'un chemin rural. — Exception de propriété. — Obligation de surseoir. — Condamnation. — Excès de pouvoir. — Annulation parte in qua. — (Commune de Thennelières contre sieur Alphonse Damoiseau-Tissut.)

Il appartient au juge de police saisi, par des conclusions formulées au nom d'une commune partie civile, de la question de publicité d'un chemin rural, de recourir, pour édifier sur ce point sa religion, à tous les moyens de preuve de droit commun. Mais si la solution de cette question de publicité lui paraît subordonnée à des questions de propriété ou de possession du sol dudit chemin, soulevées par la partie civile et par l'inculpé, il doit surseoir à statuer et renvoyer avant faire droit la commune devant la juridiction civile, seule compétente pour les apprécier; il est tenu, en outre, de s'expliquer sur toutes les parties utiles des conclusions qui lui sont soumises.

Le juge de police qui, pour prononcer la relaxe de l'inculpé, rejette la demande de la partie civile et condamne cette dernière aux dépens, se fonde sur ce seul motif « que de l'examen des documents versés aux débats il ne résulte pas que la pos-

session de la commune fût suffisamment prouvée; qu'elle restait à l'état de doute et que le doute devait s'interpréter en faveur de l'inculpé », commet un excès de pouvoir et viole l'article 7 de la loi du 20 avril 1810.

Cette décision doit être annulée; mais si la partie civile seule s'est pourvue en cassation et que, par suite, la décision de relaxe intervenue sur la poursuite du ministère public ait acquis l'autorité de la chose jugée, l'annulation ne doit être prononcée que parte in qua *et seulement dans les dispositions relatives à la demande de la partie civile.*

La Cour,

. . . .

Sur le moyen tiré de la violation des règles de la compétence et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que le jugement attaqué, pour rejeter la demande de la partie civile et la condamner aux dépens, s'est livré à l'examen d'une question de possession qui n'était pas de la compétence du juge de police et a omis de statuer sur une partie des conclusions prises par la partie civile :

Attendu que Damoïseau, cité devant le tribunal de simple police de Lusigny comme inculpé d'anticipation et d'usurpation sur un chemin rural de la commune de Thennelières, dit la Chaussée de l'Étang ou voie Bassole, a soulevé d'abord une exception préjudicielle de propriété, dans les termes de l'article 182 du Code forestier, laquelle a été admise par le juge de police; qu'il a alors actionné la commune devant la juridiction civile, demandant par ses conclusions principales à être déclaré propriétaire du sol formant le chemin litigieux, et, par des conclusions subsidiaires, qu'il fût dans tous les cas déclaré que la commune de Thennelières n'avait pas la propriété dudit chemin, mais seulement un droit de servitude de passage au profit des habitants; qu'un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 3 novembre 1887 a rejeté, faute de preuves suffisantes, les conclusions principales de Damoiseau, et, infirmant la décision des premiers juges qui avaient fait droit à ses conclusions subsidiaires, les a déclarées non recevables comme constituant une demande nouvelle, laquelle n'avait pas été précédée des formalités prescrites par l'article 51 de la loi du 18 juillet 1837;

Attendu qu'appelé de nouveau à la suite de cet arrêt devant le tribunal de simple police, pour voir statuer sur la poursuite dont il était l'objet, Damoiseau a pris des conclusions nouvelles dans lesquelles, soulevant l'exception de non-publicité du che-

min litigieux, laquelle est indépendante et distincte de l'exception préjudicielle de propriété, il a soutenu que le chemin rural de la Chaussée de l'Étang n'était pas un chemin public; que la commune de Thennelières n'avait jamais eu la propriété ni la possession du sol de cette chaussée et qu'elle était seulement en jouissance d'une servitude de passage sur ladite chaussée de 7 mètres de largeur au plus, tant pour elle que pour ses bestiaux;

Attendu que, la circonstance de publicité du chemin sur lequel une anticipation ou une usurpation aurait été commise étant un des éléments essentiels et constitutifs de la contravention prévue et réprimée par l'article 479, § 11, du Code pénal, et cette publicité étant contestée par l'inculpé, c'est à la commune de Thennelières, partie civile, demanderesse, qu'il incombait d'en faire la preuve; qu'à cet effet ladite commune a pris des conclusions tendant à faire déclarer que la Chaussée de l'Étang était bien un chemin rural publié et a produit à l'appui de ses prétentions divers documents et notamment un état des chemins de la commune dressé après enquête, le 15 juin 1847, et sur lequel figurerait le chemin litigieux; qu'elle a soutenu, en outre, que les documents par elle invoqués établissaient en sa faveur une présomption de propriété et, dans tous les cas, la possession plus qu'annale dudit chemin; qu'enfin et très subsidiairement, elle a produit une articulation de faits tendant à établir la publicité par elle alléguée et a demandé à être autorisée à en faire la preuve;

Attendu qu'il appartenait au juge de police ainsi saisi par ces conclusions de la question de publicité du chemin rural litigieux, de recourir, pour édifier sur ce point sa religion, à tous les moyens de preuve du droit commun; mais que, si la solution de cette question de publicité lui paraissait subordonnée aux questions de propriété ou de possession du sol dudit chemin soulevées par la partie civile et par l'inculpé à l'appui de leurs prétentions respectives, il devait surseoir à statuer et renvoyer avant faire droit la commune de Thennelières, partie civile demanderesse, devant la juridiction civile, seule compétente pour les apprécier; qu'il était tenu, en outre, de s'expliquer sur toutes les parties utiles des conclusions qui lui étaient soumises;

Attendu que le jugement attaqué, pour prononcer le relaxe de l'inculpé, rejeter la demande de la partie civile et condamner cette dernière aux dépens, s'est fondé sur ce seul motif « que de

l'examen des pièces et documents versés aux débats par les parties il ne résultait pas que la possession de la commune de Thennelières à l'égard de la Chaussée de l'Étang fût suffisamment prouvée, qu'elle restait à l'état de doute et que le doute doit s'interpréter en faveur de l'inculpé » ;

Attendu qu'en statuant ainsi le juge de police a tout à la fois commis un excès de pouvoir, en s'attribuant la connaissance d'une question de possession qui était de la compétence du juge civil, et violé l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 en ne donnant pas des motifs suffisants pour répondre aux conclusions de la partie civile et pour en justifier le rejet; d'où suit que sa décision doit être annulée;

Mais attendu que la partie civile seule s'est pourvue en cassation; que, par suite, la décision de relaxe intervenue en faveur de Damoiseau sur la poursuite du ministère public a acquis l'autorité de la chose jugée et doit être maintenue :

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 411)

[29 mars 1889]

Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Relaxe non justifié. — (Sieur Gédéon Véjux.)

En présence d'un procès-verbal régulier constatant qu'un individu a, contrairement à un arrêté municipal, laissé écouler sur la voie publique du jus de fumier et autres matières provenant de sa cour, doit être cassé le jugement par lequel un tribunal de simple police prononce le relaxe par le motif que le propriétaire d'une maison contiguë à celle du prévenu aurait le droit d'exiger le passage à travers la cour de ce dernier de matières provenant de ses cabinets d'aisances.

. . . .

Attendu qu'il est constaté par un procès-verbal régulier et non dénié par le jugement attaqué que le prévenu a laissé écouler sur la voie publique du *jus de fumier* et autres matières provenant de sa cour; que le fait matériel de la contravention aux deux articles ci-dessus transcrits se trouvait donc établi à la charge de Véjux; que le juge de police a néanmoins prononcé son relaxe,

par le motif que le sieur Renoux, propriétaire d'une maison contiguë à celle du prévenu, aurait le droit d'exiger le passage à travers la cour de ce dernier des matières provenant de ses cabinets d'aisances;

Mais attendu que cette circonstance n'était pas de nature à affranchir le contrevenant de l'application des prescriptions sus-rappelées; qu'en effet, d'une part, elle était étrangère à l'infraction qu'il a commise aux articles 4 et 5 de l'arrêté précité, en conservant du fumier dans sa cour et en laissant écouler du jus de fumier sur la voie publique, et que, de l'autre, s'il est vrai qu'un voisin de Véjux ait sur la cour de celui-ci le droit de servitude énoncé par le jugement, ce droit, dont aux termes de l'article 544 du Code civil il était interdit au sieur Renoux de faire un usage prohibé par les règlements, ne pouvait autoriser l'inculpé à se soustraire aux mesures légalement prises par l'autorité compétente dans un intérêt de salubrité publique; que, par suite, le tribunal de police, en relaxant le prévenu, a formellement violé les dispositions susvisées;

Par ces motifs, casse et annule, etc.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 412)

[14 décembre 1889]

Chemins de fer. — Boîtes et appareils de secours.

Messieurs,

M. le docteur Voisin, inspecteur des appareils de secours sur les chemins de fer, m'a adressé des propositions en vue d'apporter diverses modifications à la circulaire ministérielle du 5 juin 1866, qui règle la composition des boîtes de secours, des trousses et des caisses à amputation déposées dans les gares ou dans les trains.

Ces propositions ont été examinées par les différents services de contrôle; les compagnies ont aussi été entendues, et les résultats complets de l'instruction ont été soumis aux délibérations du Comité de l'exploitation technique.

J'ai l'honneur de vous informer, Messieurs, que, d'après l'avis du Comité, j'ai approuvé les propositions de M. le docteur Voisin, sous la seule réserve que des dispositions particulières seront prises par les compagnies pour éviter l'emploi, par des personnes inexpérimentées, des matières dangereuses placées dans les boîtes de secours.

Je vous envoie en conséquence l'état qui fixe à nouveau la composition de la boîte à pansements placée dans les trains de voyageurs, — de la boîte de secours pour les gares et stations désignées par l'Administration supérieure, — et de la boîte à amputation déposée dans les résidences médicales.

Les modifications indiquées dans ledit état devront être complètement réalisées d'ici au 1er avril 1890. Mais, il est entendu qu'il vous sera toujours loisible d'ajouter aux diverses boîtes ci-dessus énumérées tous les éléments que vous jugeriez opportuns.

Je vous serai d'ailleurs obligé de renouveler à votre personnel la recommandation de donner à M. l'inspecteur des appareils de

secours et à MM. les inspecteurs adjoints toutes les facilités désirables pour les visites qu'ils ont à faire dans les gares et dans les trains.

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente circulaire, qui annule et remplace celle du 5 juin 1866, et me rendre compte des mesures que vous aurez adoptées pour que les matières dangereuses contenues dans les boîtes de secours ne restent jamais à la disposition de personnes inexpérimentées.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

CHEMINS DE FER

BOITES DE SECOURS

I. — Composition de la boîte à pansements qui doit être placée dans les trains de voyageurs.

Un flacon, de couleur fumée, contenant une solution d'acide phénique et de glycérine à parties égales (*).
Un flacon d'alcool camphré.
Un flacon d'extrait de saturne.
Un flacon de vaseline.
Un rouleau de taffetas d'Angleterre.
Un rouleau de baudruche gommée (dite taffetas français).
Un paquet de ouate hydrophile.
Des bandes.
Des compresses.
Un drap fanon.
Deux cardes de ouate de coton.
Un paquet d'agaric de chêne.
Trois groupes de trois attelles reliées par des rubans.
Une éponge.
Un bassin.
Un étui garni d'aiguilles.
Une pelote garnie d'épingles.
Une boîte d'épingles de sûreté.
Une pelote de fil à ligatures en soie.

(*) Une cuillerée à café pour un verre d'eau (solution au 1/60 environ).

Une pièce de ruban de fil.
Une bande hémostatique.
Cinq mètres de gaze simple.
Une cuiller à café en bois d'une contenance de 5 centimètres cubes.
Une trousse fort simple.
Une instruction sur les premiers secours à donner.

II. — Composition de la boîte de secours pour les gares et stations désignées par l'administration supérieure.

Un flacon d'alcool camphré.
Un flacon d'extrait de saturne.
Un flacon d'éther.
Un flacon de laudanum de Sydenham.
Un flacon, de couleur fumée, contenant une solution de sublimé (*) au 1/5, soit :

Alcool, 4 grammes;
Sublimé, 1 gramme.

Un flacon, de couleur fumée, contenant une solution d'acide phénique et de glycérine à parties égales (**).
Un flacon de vaseline.
Un rouleau de taffetas d'Angleterre.
Un rouleau de baudruche gommée (dite taffetas français).
Un paquet de ouate hydrophile.
Des bandes.
Des compresses.
Deux cardes de ouate de coton.
Un appareil de Scultet.
Deux draps fanons.
Deux pelotes de fil à ligatures en soie.
Un paquet d'agaric de chêne.
Un gobelet.
Une cuiller à bouche.
Une cuiller à café en bois d'une contenance de 5 centimètres cubes.
Un étui garni d'aiguilles.
Une pelote garnie d'épingles.
Une boîte d'épingles de sûreté.
Trois coussins en balle d'avoine.
Une gouttière en toile métallique pour fractures.
Dix attelles assorties.
Deux attelles articulées.
Un bassin.
Une éponge.

(*) Une cuillerée à café pour 1 litre d'eau (solution au 1/1000).
(**) Une cuillerée à café pour un verre d'eau (solution au 1/60).

Un tourniquet de J.-L. Petit.
Une bande hémostatique.
Dix mètres de gaze simple.
Une instruction sur les premiers soins à donner.
Une trousse contenant :
- Un rasoir;
- Deux bistouris;
- Une pince à torsion;
- Une pince hémostatique;
- Une paire de ciseaux droits;
- Une sonde en argent pour hommes et femmes;
- Une sonde cannelée;
- Une spatule;
- Deux stylets assortis;
- Deux lancettes;
- Quatre aiguilles à suture;
- Un porte-nitrate et nitrate d'argent.

III. — Composition de la caisse à amputation qui doit être placée dans les résidences médicales.

Une scie à amputation et deux feuillets.
Trois couteaux.
Deux bistouris fixes.
Une aiguille d'Astley Cooper.
Un tenaculum.
Une pince à coquilles.
Une pince à torsion.
Six pinces hémostatiques.
Un tourniquet.
Quatre aiguilles pour sutures.

Arrêté par le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

PERSONNEL

(N° 413)

Novembre 1889

I. — INGÉNIEURS

1° NOMINATION.

Arrêté du 25 novembre. — M. **Serraire** (Joseph), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, est nommé Sous-Ingénieur, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1889.

2° PROMOTIONS.

Décret du 12 novembre. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 novembre 1889, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Godard** (Louis),
Gros (Marcel).

Décret du 19 novembre. — M. **Fournié** (Victor), Ingénieur en Chef de 1re classe est nommé Inspecteur Général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er décembre 1889.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 12 novembre. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er décembre 1889, les Ingénieurs en Chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Renaudot**,
Montgolfier,
Aubé,
Barlatier de Mas,
Frossard (Albert),

MM. **Bauër**,
Gruson,
Mancel,
Boreux,
Châtel.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 26 octobre. — M. **Zurcher**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine, pour remplir les fonctions de Directeur des Travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, en remplacement de M. Rendel, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Zurcher** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef; il est placé dans la situation de service détaché.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 31 octobre. — M. **Petsche**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur en Chef de la Voie.

Arrêté du 1er novembre. — M. **Moser**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la Voie.

Arrêté du 6 novembre. — M. **Suquet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef attaché à la Direction de la Compagnie.

Idem. — M. **Rascol**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la Voie à Lyon.

Idem. — M. **Denis**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef du service de la Voie.

Arrêté du 15 novembre. — M. **Blagé**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester

au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Directeur de la Compagnie.

Arrêté du 19 *novembre*. — M. **Montgolfier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et des chemins de fer, en qualité de Directeur général de la Compagnie.

Idem. — M. **Hausser**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Lignes neuves.

Idem. — M. **Geoffroy**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction.

Arrêté du 22 *novembre*. — M. **Morlière**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur en Chef du service de l'entretien et de la surveillance de la voie.

Arrêté du 25 *novembre*. — M. **Choron**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur en Chef de la voie et des lignes nouvelles.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Rondel**, Ingénieur en Chef de 1re classe . . .	1er déc. 1889
M. **Serraire** (Joseph), Sous-Ingénieur.	1er déc. 1889

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 31 *octobre*. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier** est porté de trois à quatre.

Le 4e arrondissement ainsi créé est composé de la ligne de

Saint-Pierre-Louviers aux Andelys, concédée à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Il est réuni aux attributions de **M. Babin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe déjà attaché, à la résidence de Louviers, au service ordinaire du département de l'Eure.

Arrêté du 1er novembre.— Le service du chemin de fer de Sancoins à Lapeyrouse (**M. Doërr**, Ingénieur en Chef à Moulins), réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire (**MM. Combarnous** et **Lemoine**, Ingénieurs ordinaires de 3e classe à Moulins), sera compris en entier dans les attributions de **M. Lemoine**.

L'arrondissement ainsi réorganisé prend le n° 2 du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Doërr**.

Arrêté du 6 novembre. — **M. Lamothe**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Marvejols à un service spécial de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Nîmes, de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du département du Gard et du 10e arrondissement (travaux neufs et d'entretien) du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de **M. Jullidière**, détaché au service de l'Administration des Colonies.

Arrêté du 8 novembre. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Tamnay-Châtillon à Château-Chinon (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée), est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des Travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Monestier, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

II. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Pelletan, Ingénieur ordinaire des Mines, à Paris.

III. *Contrôle de l'Exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Marcel, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Hugot**, commissaire de surveillance administrative, à Clamecy.

)De Tamnay-Châtillon à Château-Chinon.)

Arrêté du 8 *novembre.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Saint-Gengoux à Montchanin (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée), est organisé de la manière suivante, savoir:

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Tourtay, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Chalon-sur-Saône.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en chef des Mines, à Paris.
Lebreton, Ingénieur ordinaire des Mines, à Chalon-sur-Saône.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Marcel, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

MM. **Morel** et **Hamon**, Commissaires de surveillance administrative à Mâcon (de Saint-Gengoux à Montchanin, disque avancé côté de Saint-Gengoux).
Martel, Commissaire à Chagny (partie comprise entre la gare de Montchanin et le disque avancé de cette gare, côté de Saint-Gengoux).

Arrêté du 9 *novembre.* — M. **Homolle**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Fontainebleau, en remplacement de M. **Imbert**, détaché au service de la régence de Tunis.

Idem. — M. **Cottalorda**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Arles, au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Toulon, en remplacement de M. **Zurcher**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Arnaud** (Marius), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché à la résidence de Grenoble, au service ordinaire du département de l'Isère et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Arles, en remplacement de M. **Cottalorda**.

Idem. — M. **Canat**, Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à

la résidence de Lons-le-Saulnier, du 2e arrondissement (lignes de Lons-le-Saulnier à Champagnole et de Champagnole à Tancua) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Moron**, est chargé, à la résidence de Grenoble, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Arnaud** :

1° Service ordinaire du département de l'Isère, arrondissement du Sud ;

2° Service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (travaux neufs et d'entretien) — 8e arrondissement.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire occupé par M. **Canat**, à la résidence de Lons-le-Saulnier, est supprimé.

Arrêté du 12 novembre. — M. **Salles** (Alfred), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et d'un service de construction de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département du Gard, en remplacement de M. **André**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Bousigues**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service de la 2e section de la navigation de la Seine et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé du service ordinaire du département de la Drôme et du service des chemins de fer de : Nyons à Pierrelatte (Contrôle d'études et travaux) et de Crest à Aspres-lès-Veynes (Études et travaux), en remplacement de M. **Berthet**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

M. **Bousigues** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Rousseau** (Henri), Ingénieur ordinaire de 2e classe à Paris, est chargé du 1er arrondissement (travaux neufs et entretien) du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Bousigues**.

M. **Rousseau** cesse d'être attaché aux services du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest et de l'État.

Il reste, d'ailleurs, attaché au service de la navigation de la Marne.

Idem. — M. **Bresse**, Ingénieur ordinaire de 2e classe déjà attaché, à la résidence de Paris, au service de la Commission de l'annonce des crues, est chargé, en outre, du 1er arrondissement de la 2e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Bousigues**.

M. **Bresse** est également attaché aux services du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de l'État, de l'Ouest et des

lignes de Ceinture et annexes, en remplacement de **M. Rousseau.**

Arrêté du 14 novembre. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Tabia à Tlemcen, comprise entre Lamoricière et Aïn-Fezza, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

M. Genty, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Oran.

1° Voie et travaux d'art.

MM. **Pincemaille**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bel-Abbès.
Vesque, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Bel-Abbès.

2° Matériel et traction.

MM. **N...**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Oran.
Bouty, Garde-mines, à Oran.

II. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **Bernard**, Inspecteur principal, à Paris.
Lescure, Inspecteur particulier, à Oran.

III. *Surveillance administrative.*

M. **Vasseur**, Commissaire de surveillance administrative, à Sidi-bel-Abbès.

Idem. — M. **Fénoux**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées de 2e classe, est nommé membre de la Commission chargée de l'examen des comptes des Compagnies de chemins de fer, en remplacement de M. **Renoust des Orgeries**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 22 novembre. — Le service spécial et la Commission institués par arrêté du 25 septembre 1884, prendront respectivement les dénominations de : « *Service spécial d'expériences sur les chaux, ciments et mortiers* » et de « *Commission des chaux, ciments et mortiers* ».

Arrêté du 27 novembre. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne d'Evreux à La Loupe, comprise entre Verneuil et La Loupe, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. **Chabert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

II. *Contrôle de l'exploitation technique :*

M. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

M. **Marie**, Inspecteur principal, à Paris.

2e Circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. *Surveillance administrative.*

(Du signal avancé de la gare de La Loupe, côté Verneuil, à Verneuil.) Commissariat de Laigle.

(Gare de La Loupe tout entière entre les signaux avancés dans les trois directions de Paris, du Mans et de Verneuil.) Commissariat de Chartres.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

1er *novembre*. — M. **Roy** (Félix), Concours de 1882-n° 488, Alger, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

6 *novembre*. — M. **Urvoy** (Auguste), Concours de 1882-n° 216, Alger, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

12 *novembre*. — M. **Serive** (Charles), Commis, Concours de 1882-n° 244, Pas-de-Calais, service ordinaire.

22 *novembre*. — M. **Riot** (Alexandre), Commis, Concours de 1882-n° 503, Basses-Alpes, service ordinaire.

25 *novembre*. — M. **Blatgé** (Louis), Commis, Concours de 1882-n° 267, Vaucluse, service ordinaire.

2° CONGÉS.

1er *novembre*. — M. **Boudinot** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour raisons de santé jusqu'au 1er no-

vembre 1889, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

11 *novembre.* — M. **Blanchard de Laval** (Jean), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des Travaux neufs et d'entretien des chemins de fer d'Orléans, est mis, sur sa demande, en congé de six mois sans traitement pour affaires personnelles.

3ᵉ CONGÉS RENOUVELABLES.

25 *octobre.* — M. **Puech** (Auguste), Conducteur de 3ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité de Chef de Bureau du Matériel fixe, à la résidence de Paris.

6 *novembre.* — M. **Warot** (Jules), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer, en qualité de Sous-Directeur, au service de la Compagnie des Tramways de Toulon.

8 *novembre.* — M. **Lestendie** (Henry), Conducteur de 3ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester comme Ingénieur, au service de la maison de constructions mécaniques Pierron et Dehaître, à Bordeaux.

9 *novembre.* — M. **Villard** (Marius), Conducteur de 2ᵉ classe, détaché au service vicinal du département de la Drôme, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Valence.

Idem. — M. **Gervais** (Numa), Conducteur de 2ᵉ classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Chef de section, à la résidence de Marvejols.

16 *novembre.* — M. **Robineau** (Léon), Conducteur de 1ʳᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de Bureau adjoint au service de la construction, à la résidence de Châlons-sur-Marne.

22 *novembre.* — M. **Doléac** (Ulysse), Conducteur de 2ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à

rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Chef du Bureau des études techniques de l'exploitation, à la résidence de Bordeaux.

4° DÉMISSION.

22 *novembre*. — Est acceptée la démission de M. **Bonhomme** (Paul), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable à Avignon.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Becqué** (Ernest), Conducteur de 2e classe, Basses-Pyrénées, service ordinaire	30 juill. 1889
M. **Brouès** (Félix), Conducteur principal, Gard, service ordinaire.	4 nov. 1889
M. **Rolland** (Georges), Conducteur de 1re classe, Doubs, service ordinaire	10 nov. 1889
M. **Bénézech** (Charles), Conducteur de 1re classe, Hérault, service maritime.	15 nov. 1889
M. **Cabut** (Louis), Conducteur principal, Haute-Saône, service ordinaire et service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Lure à Loulans-les-Forges et de Lure à Faucogney et à Rupt.	5 déc. 1889
M. **Bardel** (Eugène), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	26 déc. 1889
M. **Mazel** (Pierre), Conducteur principal, Tarn-et-Garonne, service de la navigation de la Garonne.	1er janv. 1890
M. **Conte** (Louis), Conducteur principal, Basses-Alpes, service ordinaire.	1er janv. 1890

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Oziol** (Cyprien), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine	14 août 1889
M **Silvestre** (Marc), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris.	27 oct. 1889
M. **Willemin** (Nicolas), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	27 oct. 1889
M. **Rochex** (Émile), Conducteur de 1re classe, Ain, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Longeray à Divonne.	7 nov. 1889

M. **Picard** (Jean), Conduteur principal, Seine, service municipal de la Ville de Paris . . . . 9 nov. 1889

7° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *octobre*. — M. **Meyer** (Édouard), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, passe au service ordinaire du département du Gard.

28 *octobre*. — M. **Malou** (Marcel), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Casteljaloux, passe dans le département de Seine-et-Oise, au service des travaux neufs de l'Oise canalisée et du canal latéral à cette rivière.

31 *octobre*. — M. **Barbier** (Désiré), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Sarthe, au service de la navigation de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **David** (Georges), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Mayenne, au service des études et travaux du chemin de fer de Pouancé à Laval, passe dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Sarthe.

1er *novembre*. — M. **Seigné** (Lucien), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Gengoux à Montchanin, passe dans le département du Loiret, au service du canal latéral à la Loire.

Idem. — M. **Saulnier** (Pierre), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Allier.

Idem. — M. **Gout** (Pascal), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

Idem. — M. **Martin** (Clovis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département de la Drôme.

Idem. — M. **Bouché** (Pierre), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne.

5 *novembre*. — M. **Zigmann** (Eugène), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Isère, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges de Commiers à

La Mure, passe au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

5 *novembre.* — M. **Deshayes** (Étienne), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe dans le département de la Nièvre, même service.

Idem. — M. **Venet** (Félix), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet et à Breuil-Barret, passe au service ordinaire du département du Rhône.

6 *novembre.* — M. **Baron** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans la département du Morbihan, au service du canal de Nantes à Brest — 2e section, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Loréal** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe au service du canal de Nantes à Brest — 2e section, même département.

8 *novembre.* — M. **Guiot** (Émile), Conducteur principal chargé, à la résidence de Paris, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur ordinaire dans le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy**, passe au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, même résidence.

Idem. — M. **Bourdin** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Meuse, au service du canal de de l'Est-Branche Nord, passe dans le département des Ardennes, même service.

Idem. — M. **Fesquet** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Alger à Oran.

9 *novembre.* — M. **Terme** (François), Conducteur principal attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne.

Idem. — M. **Beaurepère** (Bernard), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Voujaucourt à Saint-Hippolyte, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Lacan** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du che-

min de fer d'Aurillac à Saint-Denis, passe au service ordinaire du département du Cantal.

12 *novembre.* — M. **Winterer** (Ambroise), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne, passe au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

Idem. — M. **Pomié** (Joseph), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation du Lot, passe dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne.

Idem. — M. **Morin** (Adrien), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de l'Est.

19 *novembre.* — M. **Guerlet** (Alfred), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Aude.

21 *novembre.* — M. **Russaouen** (Eugène), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé.

Idem. — M. **Haby** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation (Travaux neufs et entretien) des chemins de fer d'Orléans.

25 *novembre.* — M. **Colombié** (Prosper), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

Idem. — M. **Laigut** (Victor), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, passe dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1889

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888	LOIS.		
31 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Bourges à Cosne avec raccordement direct, à ou près Cosne, sur la ligne de Cosne à Clamecy.	125	48
Id.	Loi relative à la concession des canaux d'irrigation et de submersion de Fabrezan et de Luc-sur-Orbieu (Aude).. .	125	49
9 août.	Loi qui autorise le Ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, une avance de 24 millions de francs offerte par la Chambre de commerce de Bordeaux, applicable à l'achèvement des travaux d'amélioration de la Garonne maritime et de la Gironde supérieure.	128	50
16 août.	Loi ayant pour objet d'autoriser la concession à la Chambre de commerce de Dunkerque, d'un terrain domanial dépendant du port, en vue de la construction d'un établissement central des services intéressant le commerce maritime	130	51
4 déc.	Loi ayant pour objet : 1° d'accepter une avance de 4 millions de francs offerte par la Chambre de commerce de Calais en vue de la continuation des travaux d'amélioration de ce port, autorisés par les lois des 14 décembre 1875 et 3 août 1881 ; 2° de régler les voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de la Chambre de commerce de Calais.	133	52
Id.	Loi ayant pour objet : 1° d'autoriser les travaux d'approfondissement du port de marée de Boulogne et de reconstruction d'une partie des quais dudit port ; 2° d'accepter une subvention offerte par la Chambre de commerce de Bou-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888	*Suite des Lois.*		
	logne pour concourir à l'exécution des travaux; 3° de régler les voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de la Chambre de commerce de Boulogne.	136	53
15 déc.	Loi relative à la création de syndicats autorisés pour la défense des vignes contre le phylloxera.	139	54
1889 16 févr.	Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la ville de Chalon-sur-Saône, pour la cession à cette ville de terrains que rendront disponibles les travaux d'unification des gares de Chalon	607	208
21 févr.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Lacanau à l'Océan.	349	111
18 mars.	Loi relative au rengagement des sous-officiers	362	112
Id.	Loi ayant pour objet : 1° d'accepter une avance de 6.400.000 francs offerte par la Chambre de commerce de Cette, en vue de l'achèvement d'une partie des travaux autorisés par les lois des 14 juin 1878, 27 juillet 1880 et 28 février 1882; 2° de régler les voies et moyens destinés à assurer la réalisation des offres de la Chambre de commerce	364	113
Id.	Loi ayant pour objet : 1° d'accepter une avance de 760.000 fr. offerte par la Chambre de commerce de Bayonne en vue de l'achèvement des travaux d'amélioration du port de Bayonne autorisés par la loi du 20 juin 1881; 2° de régler les voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de la Chambre de commerce.	365	114
23 mars.	Loi portant annulation, sur l'exercice 1886, d'un crédit de 9.959.060f,93 affecté aux chemins vicinaux et ouverture d'un crédit de pareille somme, avec la même destination, au budget de 1887.	855	363
28 mars.	Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique des travaux d'amélioration du port de Saint-Nazaire (Loire-Inférieure) et des chenaux qui y aboutissent; 2° l'acceptation des offres financières des Chambres de commerce de Saint-Nazaire et de Nantes, tendant à assurer la rapide exécution de ces travaux, ainsi que de ceux du canal de Basse-Loire, autorisés par la loi du 8 août 1879 . . .	367	115
29 mars.	Loi fixant la taxe applicable aux objets de correspondance relatifs au service public et expédiés sans affranchissement par des fonctionnaires à des personnes vis-à-vis desquelles ces fonctionnaires ne possèdent pas la franchise postale.	779	325
2 avril.	Loi tendant à réserver au pavillon national la navigation entre la France et l'Algérie.	371	116
4 avril.	Loi ayant pour objet l'utilisation agricole des eaux d'égout de Paris et l'assainissement de la Seine	372	117
5 avril.	Loi sur le code rural. — (Titre VI. — Des animaux employés à l'exploitation des propriétés rurales.).	373	118

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889 10 avril.	Loi qui autorise le département des Basses-Alpes à contracter un emprunt de 120.000 francs applicable aux travaux des chemins vicinaux et à s'imposer extraordinairement.	779	326
23 avril.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local à traction funiculaire, entre la rue du Champ-de-Foire et la rue de la Côte, au Havre.	612	209
26 avril.	Loi portant modification de la convention du 7 mai 1881, relative à la concession du dessèchement des marais de Fos et du colmatage de 20.000 hectares de terrains de la Crau.	780	327
2 mai.	Loi ayant pour objet la réalisation des ressources nécessaires aux avances autorisées par la loi du 24 juillet 1888 pour la construction des chemins vicinaux	787	328
29 mai.	Loi concernant l'ouverture et l'annulation de crédits sur les exercices 1888 et 1889; l'ouverture de crédits d'exercices clos et périmés	788	329
20 juin.	Loi qui concède à la compagnie des chemins de fer de l'Est les deux lignes de Bricon au raccordement direct de Chaumont et de Vitry-le-François à Lérouville.	788	330
25 juin.	Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique, dans le département des Bouches-du-Rhône, des chemins de fer d'intérêt local d'Arles-Trinquetaille aux Salins de Giraud, et d'Arles-Trinquetaille aux Saintes-Maries . . .	788	331
29 juin.	Loi ayant pour objet l'approbation d'un traité passé entre la compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie des chemins de fer du Cambrésis	794	332
4 juillet.	Loi tendant à compléter l'article 177 du Code pénal. . . .	855	364
6 juillet.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Allier, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Montvicq à Commentry.	798	333
11 juillet.	Loi relative à la création d'un 5ᵉ régiment du génie dit « Régiment de Sapeurs de chemins de fer ».	856	365
15 juillet.	Loi qui autorise le liquidateur de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama à émettre dans des conditions spéciales les obligations créées en vertu de la loi du 8 juin 1888.	856	366
22 juillet.	Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique et la concession définitive, à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de la ligne de Corbeil à Montereau.	857	367
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Somme, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Forest-l'Abbaye à Noyelles	857	368
Id.	Loi ayant pour objet d'approuver les modifications apportées aux conditions de la concession du chemin de fer		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888	rariat est conféré aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.	177	64
26 juin.	Passage d'eau sur la Seine, à Rouen. Approbation du tarif.	178	65
29 juin.	Etablissement d'une avenue d'accès reliant à la route nationale n° 75 la gare de Saint-Maurice-en-Trièves (ligne de Grenoble à Gap)	179	66
9 juillet.	Décret portant institution d'une Caisse des retraites en faveur des agents et employés commissionnés de tous les services du réseau des chemins de fer de l'Etat	179	67
10 juillet.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par les compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans, de l'Ouest et de l'Est, pour études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État.	179	68
25 juillet.	Approbation du tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Salles, sur la Vienne (Vienne).	180	69
1er août.	Décret qui autorise la Chambre de commerce de Caen à établir et à administrer un service de remorquage à vapeur dans le port d'Oyestreham, à l'embouchure du canal de Caen à la mer	182	70
id.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways entre Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé.	192	71
id	Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession des voies ferrées destinées à desservir les quais du port du Boucau, sur l'Adour	203	72
id.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre Saint-Fons et Venissieux (département du Rhône)	211	73
17 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier le puits Saint-Louis des mines de Blanzy, au lieu dit Port-Monceau, à Monceau-les-Mines (Saône-et-Loire).	213	74
19 août.	Décret relatif à la police de la navigation concernant les bateaux de pêche étrangers naviguant dans les eaux territoriales françaises	214	75
20 août.	Bac de Carrières-Saint-Denis. — Approbation de tarif. . . .	215	76
21 août.	Décret relatif à l'unification du réseau des tramways de Lille (Nord) et à l'établissement de la ligne de Lille à Wambrechies	216	77
28 août.	Décret qui autorise la Chambre de commerce de Dunkerque à établir et à administrer un outillage public dans le port de cette ville.	253	82
id.	Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation, dans le port d'Alger, de deux ascenseurs destinés à relier les quais du port au boulevard de la République.	270	83
id.	Décret qui autorise la Chambre de commerce de Honfleur à		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Décrets.		
1888	établir et à administrer un outillage public pour l'exploitation du port de Honfleur.	277	84
28 août.	Décret qui autorise l'établissement d'appontements en charpente sur la rive sud du prolongement du quatrième bassin à flot de Honfleur	281	85
29 août.	Décret déterminant les conditions et les formes dans lesquelles la compagnie du chemin de fer et du port de la Réunion sera tenue de faire les justifications prescrites par les conventions des 19 février 1877 et 26 mai 1884, en ce qui concerne les vérifications des comptes de premier établissement et d'exploitation.	282	86
6 sept.	Décret sur l'organisation et la comptabilité des travaux de la marine.	282	87
17 sept.	Décret qui approuve une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie de chemins de fer de l'Ouest pour la concession des voies ferrées, tant établies qu'à établir, pour desservir les quais du port de Saint-Malo-Saint-Servan	282	88
11 oct.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le département de la Côte-d'Or.	288	89
8 nov.	Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession d'une voie ferrée destinée à relier le bassin Bellot à la gare de triage de Graville, par le boulevard de Tancarville (port du Havre).	302	90
10 nov.	Décret qui déclare d'utilité publique à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Roubaix-Wattrelos à la frontière belge et rend définitive la concession de cette ligne, faite à titre éventuel, à la compagnie du chemin de fer du Nord	374	119
14 nov.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'un embranchement à établir entre Nogent et Bry-sur-Marne, sur la ligne de tramways de Vincennes à Ville-Evrard.	374	120
id.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre la frontière suisse et Saint-Julien.	621	210
15 nov.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les fosses Notre-Dame et Sainte-Marie, de la concession des mines de houille d'Aniche (Nord)	375	121
21 nov.	Bac de Bray sur le canal d'Aire à la Bassée. — Approbation du tarif.	375	122
26 nov.	Décret portant modification du règlement général du pilotage du premier arrondissement maritime (station du Havre).	375	123
30 nov.	Décret qui annule aux chapitres I, II et IV du budget du ministère des travaux publics, exercice 1887, et ouvre, chapitre VIII des mêmes budget et exercice, une somme		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	des articles.
1889			
14 févr.	Décret relatif à la construction d'un bas-port avec double estacade sur la rive gauche du Rhône en aval du pont suspendu du Theil.	801	334
21 févr.	Décret relatif au parachèvement de la digue d'enceinte et du goulet de l'écluse des chasses du bassin de retenue du port de Honfleur	801	335
id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramways entre la station de Gargan-Livry et Livry-Ville	802	336
22 févr.	Décret qui nomme M. Yves Guyot ministre des travaux publics.	445	149
28 févr.	Décret déclarant d'utilité publique la construction d'une galerie souterraine et l'établissement d'une voie ferrée entre la concession des mines de lignite de Gardanne et la mer.	445	150
3 mars.	Décret qui prescrit la promulgation de la convention conclue à Paris, le 22 août 1888, entre la France et la Belgique, pour le raccordement des chemins de fer de Roubaix à la frontière belge vers Audenarde et d'Avelghem à Estaimpuis et à la frontière française vers Roubaix	450	151
7 mars.	Décret complétant le décret du 24 mai 1873 sur le jaugeage des navires	453	152
id.	Décret relatif au jaugeage des navires de commerce	807	337
8 mars.	Décret portant révision de règlement de pilotage de Marseille.	658	233
9 mars.	Décret relatif à la réglementation des trains dits légers. . .	455	153
id.	Décret relatif à la construction d'une jetée-promenade à l'est du port de Trouville	809	338
12 mars.	Décret qui approuve la cession faite par le département de la Haute-Saône à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local de Gray à Gy et à Bucey-les-Gy	456	154
id.	Décret relatif à l'exécution de divers ouvrages d'art supplémentaires sur la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ. . .	809	339
15 mars.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 84.	939	380
id.	Décret qui reporte à l'exercice 1889 une somme de 100.000 francs non employée en 1888 applicable à la reconstruction du Pont-au-Double, à Paris.	940	381
21 mars.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par les compagnies de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.	940	382
26 mars.	Décret concernant les commis de l'hydraulique agricole . .	810	340
9 avril.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour dépenses publiques	940	383

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889 28 mai.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour l'entretien des routes nationales des arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux.	943	388
31 mai.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics sur les exercices 1888 et 1889, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour la construction d'une calle au port des Salles-en-Riantec (Morbihan).	943	389
id.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour travaux relatifs aux routes nationales. . .	943	390
id.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable à l'exécution de travaux publics. .	943	391
6 juin.	Décret qui autorise l'établissement d'un service de touage sur câble noyé, pour le remorquage des bateaux sur la Loire, entre Combleux (embouchure du canal d'Orléans) et les ports d'Orléans.	945	392
id.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit supplémentaire en augmentation des restes à payer constatés par les comptes définitifs des exercices 1885, 1886 et 1887.	948	393
12 juin.	Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Saint-Jean-de-Valeriocle.	820	351
id.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.	949	394
id.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable aux travaux d'amélioration de la Garonne maritime et de la Gironde supérieure	949	395
id.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour travaux exécutés par l'Etat sur la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes	949	396
13 juin.	Décret portant réduction de la taxe de tonnage applicable aux navires faisant des opérations de commerce dans la Loire maritime.	820	352
14 juin.	Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1889, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par les compagnies de chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.	949	397
22 juin.	Décret autorisant la colonie de la Guadeloupe à contracter un emprunt pour travaux d'amélioration dans le port. . .	950	398
2 juillet.	Décret relatif à la modification de la composition du Conseil supérieur de statistique.	821	353

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888 1er juin.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Classement. — Tracé nouveau. — Commission départementale. — Conseil général. — Appel. — Excès de pouvoirs. — (*Commune de Pourrain.*) . . . .) .	460	155
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Sarré-Maizières et autres.*)	461	156
8 juin.	Ateliers insalubres (1re classe). — Fabrique d'engrais. — Etablissement autorisé. — Changements dans l'exploitation. — Demande nouvelle. — (*Sieurs Bourgeois jeune et Cie.*)	464	157
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Rectification. — (*Sieur Desbos.*)	466	158
id.	Travaux publics. — Décompte. — Ville de Paris. — Hôtel de Ville. — (*Ville de Paris contre sieur Vernaud*)	467	159
id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Cours d'eau non navigables. — Dommages aux usines. — Diminution de force motrice. — (*Compagnie du chemin de fer du Nord contre dame Féret.*)	471	160
id.	Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Egouts. — (*Sieur Millerand contre Ville de Paris.*) . . .	472	161
id.	Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Rues et places. — Egouts. — Branchements particuliers. — Servitude alléguée. — Indemnité. — Question préjudicielle. — (*Ville de Rennes contre dame Lessard.*)	474	162
15 juin.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (*Sieur Ansel et Cie.*)	475	163
id.	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Caserne d'artillerie. — [*Sieurs Papon (héritiers) par Vignal.*] . . .	482	164
id.	Travaux publics. — Communes — Honoraires d'architecte. — Employé révoqué. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Vandenbulcke contre ville d'Hazebrouck.*)	487	165
id.	Travaux publics. — Dommages. — Gêne momentanée. — (*Sieur Jary contre ville de Paris.*)	488	166
id.	Travaux publics. — Voirie urbaine. — Ville de Paris. — Dommages. — Expropriation. — Décision du jury. — (*Ville de Paris contre héritiers Renoult.*)	490	167
id.	Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables. — Coupes d'osiers. — Contravention. — Question de propriété. — Sursis. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Loisnel.*)	491	168
22 juin.	Communes. — Traités pour l'éclairage au gaz. — Compagnie concessionnaire. — Lumière électrique. — Compagnie rivale. — Grande voirie. — Maire. — Procédure. — Arrêté interlocutoire — (*Ville de Tullins contre compagnie du Gaz de Tullins.*)	492	169
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (*Sieur Desboves.*)	495	170

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888	*gnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen représentée par le sieur Sauvalle, syndic.*)............	543	184
6 juillet.	Algérie. — Cours d'eau. — Réglementation. — Domaine public. — Clause de non indemnité. — (*Sieur Ricci.*) . .	551	185
id.	Communes. — Marché pour l'adduction et la distribution d'eaux. — Interprétation. — (*Compagnie générale des eaux contre ville de Saint-Brieuc.*)...........	552	186
id.	Cours d'eau non navigables ni flottables. — Curage. — (*Sieurs Ernous.*)....................	554	187
id.	Travaux publics. — Communes. — Groupe scolaire. — Architecte. — Rédaction des projets. — Concours. — Programme; inexécution d'une condition essentielle. — Projet écarté bien que rentrant dans les prévisions du devis; indemnité. — Propriété du projet. — (*Sieurs Regnier et Le Foll contre commune d'Aubervilliers.*). .	555	188
id.	Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Travaux de voirie. — (*Sieur Bourse contre ville de Paris.*).........................	559	189
id.	Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Ferriers. — Carrières en exploitation. — (*Sieurs Soufflot de Magny et consorts.*)............	662	235
id.	Travaux publics. — Dommages. — Alignement. — Nivellement. — Inobservation des indications du plan. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Harriot contre Ville de Paris.*)........................	665	236
id.	Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — Tunnel. — Sources interceptées. — Jugement d'expropriation antérieur au dommage. — Compétence. — (*Sieurs Thibon, Chamboredon et autres contre la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée*).........................	668	237
id.	Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Canal du Midi. — Francs bords. — Détérioration. — Contravention. — (*Ville de Toulouse et sieurs Blanc et Galinié contre la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*)...............	672	238
id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Prétendue introduction d'animaux sur la voie ferrée par un passage à niveau. — Dégradation due au mauvais fonctionnement du mécanisme de la barrière. — Relaxe : dans l'espèce, il n'est pas établi que les faits relevés constituent une contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Thébault.*).....................	675	239
27 juillet.	Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Exemption. — (*Sieur Parisot.*)....	676	240
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Cardoux et Girandier-Bootz.*).....	676	241
id.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Canaux d'assainissement. — Composition irrégulière du syndicat des		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	n'étaient pas de nature à la justifier. — (*Ville de Foix contre sieur Langlade.*)	706	257
1888 8 août.	Travaux publics — Décompte. — Ports maritimes. — Quais. — (*Sieur Perdriel pour les sieurs Hallet et Bord.*)	707	258
id.	Travaux publics. — Dommages. — Fleuves et rivières navigables. — Surélévation d'un barrage. — Inondation des propriétés riveraines. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Dô.*)	707	259
id.	Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Etablissement d'une fontaine sur la voie publique, près d'une propriété particulière. — Privation de jour et d'accès. — Indemnité. — (*Sieur Bourqueney contre commune de Varogne.*)	708	260
id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Introduction d'animaux sur la voie ferrée. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Chillon.*)	708	261
26 oct.	Algérie. — Cours d'eau. — Force motrice. — Dommages. — Indemnité : non-lieu à réduction de cette indemnité. — (*Ville d'Oran contre sieurs Amy et Huchard.*)	709	262
id.	Bac communal. — Difficultés entre la commune et le passeur. — Compétence judiciaire. — (*Commune de Miribel.*)	711	263
id.	Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Qualité pour agir. — Département. — Préfet. — (*Département de la Côte-d'Or contre sieurs Boulicault et Coing.*)	711	264
id.	Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Contestation sur la propriété. — (*Sieur Asselin.*)	712	265
id.	Travaux publics. — Décompte. — Paiement fait à un tiers : déduction au profit de l'Etat. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Prioland.*)	712	266
id.	Travaux publics. — Communes. — Chemin vicinal ordinaire. — Qualité pour agir. — Pont. — Décompte. — (*Sieur Chaumeil contre le département des Pyrénées-Orientales.*)	713	267
id.	Travaux publics. — Décompte. — Déchéance de l'article 41 inapplicable : la signature des entrepreneurs n'avait été apposée que sur deux états des travaux et non sur les décomptes signées de l'ingénieur. — (*Sieurs Faure et Chaumont.*)	713	268
id.	Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — (*Commune de Trappes contre les sieurs Bouvier, Pacaud, Charbonnier, Leroy et Le Poittevin.*)	715	269
id.	Travaux publics. — Décompte. — Défense des villes contre les inondations. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (*Sieur Tournier.*)	715	270
id.	Voirie (Grande). — Route nationale. — Dégradation. — Contravention de grande voirie. — Chose jugée. — Appréciation du dommage. — (*Sieur Dumont.*)	716	271

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	des articles.
	Suite des Arrêts du Conseil d'État.		
1888	Écluses de chasse et bassins à flot du port de Calais. — Faillite de l'entrepreneur. — Transaction. — (*Dame veuve Fontenelle-Soissons.*)	735	299
7 déc.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature et subventions spéciales — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Bocage et de Molembaix.*).	736	300
id.	Travaux publics. — Dommages. — Ports maritimes. — Conseils de préfecture. — Accident arrivé à un navire. — (*Sieurs Murray frères.*)	737	301
8 déc.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Travaux publics. — Génie. — Transports de pierres pour la construction d'un fort. — (*Sieurs Bajolot et Cie.*).	737	302
14 déc.	Cours d'eau non navigables. — Syndicats d'arrosage. — Partage des eaux. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Syndicats du canal des Albères et du canal de Céret.*).	738	303
id.	Travaux publics. — Décompte. — Commune. — Distribution d'eau. — (*Ville de Landrecies contre sieur Bailleul.*)	738	304
id.	Travaux publics. — Décompte. — Route nationale. — Cahier des clauses et conditions générales du 11 novembre 1866. (*Sieur Giordano.*).	739	305
id.	Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — Pont. — Diminution de débouché. — Inondation. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Curtet.*).	740	306
id.	Travaux publics. — Dommages. — Travaux de viabilité. — Lavoir. — Privation d'eau. — Difficulté d'accès. — Emanation d'un puisard. — (*Sieur Basc contre Ville de Paris.*).	741	307
21 déc.	Protectorats. — Tunisie. — Marché de travaux publics. — Travaux du génie. — Routes. — [*Sieurs Péri (héritiers).*].	741	308
id.	Travaux publics. — Décompte. — Commune. — Chemins vicinaux de grande communication. — Ponts. — Conditions générales des chemins vicinaux du 6 décembre 1870. — (*Sieur Zschokke contre département de l'Allier.*). .	742	309
id.	Travaux publics. — Décompte. — Commune. — Distribution et canalisation d'eau. — Conditions générales du 16 novembre 1866 applicables à l'entreprise. — (*Sieurs Pelloux et Cie et Ville de Béziers.*)	742	310
id.	Voirie (Grande) — Chemin de fer. — Concession. — Modification. — Refus du ministre d'accorder une indemnité. — Recours contentieux. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord-Est.*).	745	311
1889 9 mars.	Extrait du registre des délibérations de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.	230	78

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888	pénal. — (*Sieurs Augustin Casanova et Jean-Pierre Morati.*)	91	35
3 févr.	Voirie. — Arrêté préfectoral. — Exception préjudicielle. — Arrêt du Conseil d'Etat du 7 septembre 1855. — Demande de sursis. — Refus. — (*Sieur Henri-Ménélas Perraux.*).	93	36
10 févr.	Etablissements insalubres et incommodes. — Décret du 15 octobre 1810. — Mesures de police et de salubrité. — Droits de l'autorité municipale. — (*Sieurs Louis-Jean Riboulet, Barberin de Barberini, Jean Gontard, Jérôme Coupin et la dame veuve Louise André.*)	95	37
17 févr.	Tribunal de simple police. — Contravention. — Transport du juge de police sur le terrain litigieux. — Absence du ministère public. — Tierce expertise. — Juge de police procédant en qualité de tiers expert. — Absence de jugement d'avant faire droit. — Chose jugée. — Jugement définitif. — Excès de pouvoir. — (*Sieur Léon Ferrière.*).	97	38
1er mars.	Chose jugée. — Décision antérieure du Conseil d'Etat. — Jugement d'un tribunal de simple police. — Défaut d'identité de cause. — Lois et règlements. — Arrêté préfectoral ordonnant la suppression d'un barrage. — Exception préjudicielle. — Refus de surseoir. — Excès de pouvoir. — (*Sieur Raoul-René Robert.*)	101	39
2 mars.	Cassation. — Expertise entachée d'irrégularité. — Moyen non proposé en appel. — Irrecevabilité. — (*Sieurs Gabriel Maurain, Roger Maurain et Pierre Deville.*)	104	40
3 mars.	Voie publique. — Bâtiment joignant la voie publique. — Travaux exécutés sans autorisation. — Absence d'un plan général d'alignement. — Relaxe non justifié. — (*Sieur Charles Bertrand.*).	106	41
23 mars.	Voie publique. — Dégradation. — Production par le ministère public d'un document administratif. — Validité contestée par le prévenu. — Appréciation du juge de simple police. — Excès de pouvoir. — (*Sieur Gustave Devys.*). .	107	42
31 mai.	Voirie. — Chemin public. — Dégradation. — Usage d'un chemin dans les conditions normales de sa destination. — Subvention pour contribuer à l'entretien des chemins détériorés. — Fixation faite par le conseil de préfecture. — (*Sieurs Edme Lignot et Gustave Boucheron.*).	108	43
1er juin.	Voie publique. — Décret du 26 mars 1852. — Ville du Havre. — Obligation de conduire aux égouts les eaux pluviales et ménagères. — Constructions anciennes. — Relaxe non justifié. — (*Sieur Félix-Eugène-Léopold Rolin.*).	110	44
2 juin.	Voirie. — Arrêté préfectoral. — Clôture établie sur un sol faisant partie d'un chemin vicinal. — Relaxe non justifié. (*Sieur Devaulx.*)	112	45
id.	Voirie. — Edit de décembre 1607. — Démolition de la besogne mal plantée. — Caractère confortatif des travaux. — Sursis à statuer. — Annulation. — (*Sieur Gustave Munier.*).	114	46

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889 29 mars.	Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Relaxe non justifié. — (*Sieur Gédéon Véjux.*).	963	411
	TRIBUNAL DES CONFLITS.		
1888 7 juillet.	Travaux publics. — Etudes préalables. — Dérivation de sources. — Travaux prétendus définitifs. — Référé judiciaire. — Nomination d'experts. — Incompétence. — Conflit confirmé. — (*Sieur Le Merle de Beaufond contre Ville de Lorient.*).	755	321
id.	Conflits (Procédure en matière de). — Absence prétendue de l'insertion, dans l'arrêté de conflit, des textes attribuant compétence à l'autorité administrative. Allégation erronée. Textes visés et insérés. — Voirie (Grande). — Route nationale. — Elagage d'arbres en bordure. — Propriété du sol. — Limites de la route. — Question préjudicielle. — Sursis. — (*De la Rochefoucault.*).	762	322
24 nov.	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Parcelle déclassée. — Prise de possession par le riverain. — Action de la commune en réintégrande et en dommages-intérêts. — Compétence judiciaire. — (*Commune de Saint-Cyr-du-Doret contre Marot.*)	764	323
	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
1889 9 févr.	Nouvelle loi relative à l'exercice financier. — Réduction des délais accordés pour l'ordonnancement et le payement des dépenses. — Instructions	46	15
10 avril.	Routes nationales. — Entretien. — Instructions	233	79
20 mai.	Marche des affaires. — Instructions	241	80
1er oct.	Impressions. — Décret du 28 août 1889. — Demande de renseignements.	842	360
22 oct.	Fournitures des imprimés	843	361
14 déc.	Chemins de fer. — Boîtes et appareils de secours	965	412

DEUXIÈME TABLE

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

A

B

CHEMINS DE FER.

1° EXPLOITATION COMMERCIALE.

Avaries, délais, livraison, tarifs, transports, etc.

— (1) Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilité. — (*Sieur Esnault.*) — Les administrations et compagnies de chemins de fer ne sauraient être en faute pour n'avoir fait qu'user des délais impartis par les règlements ministériels pour l'expédition, le transport et la livraison des marchandises. — Elles ne sont pas obligées de donner à la marchandise des soins exceptionnels autres que ceux qui leur sont imposés par le tarif et qui ne trouveraient pas leur rémunération dans le prix qui leur est alloué. — Elles ne sont pas responsables de la perte occasionnée par le vice propre de la chose, à moins qu'une faute spéciale ne soit imputable à elles ou à leurs agents (*C. de cass.*), 583.

— (2) Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilité. — (*Sieur Pitolet.*) — En matière de transports de marchandises, les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des avaries occasionnées par la force majeure et le vice propre de la chose, à moins qu'une faute spéciale et déterminée ne leur soit imputée (*C. de cass.*), 88.

— (3) Transport de marchandises. — Acquit-à-caution. — Délais. — (*Sieur Deullin.*) — L'obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier des boissons n'est imposé par la loi qu'à l'expéditeur ; c'est à l'expéditeur qu'il appartient de calculer le délai dont il a besoin pour faire parvenir la marchandise au lieu où l'acquit-à-caution doit être déchargé, et de faire concorder ce délai avec celui que les tarifs régulièrement approuvés accordent aux compagnies de chemins de fer pour effectuer leurs transports. — Les compagnies ne sont pas tenues de contrôler les pièces qui leur sont remises par les expéditeurs, de refaire leurs calculs et de leur signaler les erreurs qu'ils auraient pu commettre sur la concordance des délais (*C. de cass.*), 90.

— (4) Transports de marchandises. — Tarifs. — (*Compagnie générale des produits chimiques du Midi et autres.*) — Les arrêtés ministériels qui déterminent les conditions de la perception des droits de magasinage et qui en fixent le taux forment la loi du public et des compagnies de chemins de fer. — En conséquence, lorsque avis du refus du destinataire de recevoir la marchandise a été donné par la compagnie à l'expéditeur, conformément aux conditions desdits tarifs, les tribunaux ne sauraient, sous prétexte que la compagnie aurait dû faire vendre la marchandise restée en souffrance, réduire le montant des droits de magasinage réclamés d'après les tarifs. — L'article 106 du Code de commerce ouvre au voiturier une simple faculté que l'on ne saurait arbitrairement convertir en obligation (*C. de cass.*), 589.

— (5) Transport de marchandises. — — Tarif spécial. — Responsabilité. — (*Sieur Deschamps.*) — Lorsqu'une marchandise voyage sur un réseau à un certain tarif spécial dont l'application décharge la compagnie de la responsabilité de la casse des objets transportés, les tribunaux doivent limiter à l'indemnité réglée d'avance à forfait les conséquences de la responsabilité de la compagnie, à raison de la casse survenue en cours de route, dans le cas même où l'avarie est le résultat d'une faute imputable à la compagnie ou à ses agents (*C. de cass.*), 78.

— (6) Transport des marchandises. Livraison. Tarif. Action en détaxe. — Tarif spéciaux. Marchandises. Assimilation. — (*Sieur Vialar.*) — La réception des marchandises ne fait pas obstacle à la répétition des sommes qui ont été indûment perçues par les

compagnies en suite de l'application illégale d'un tarif étranger par sa nature aux objets transportés. — Les tarifs spéciaux doivent être littéralement appliqués et ne sauraient être étendus en dehors des cas qui y sont prévus. — Lorsqu'une marchandise ne figure pas au tarif général, il y a lieu de la ranger par assimilation dans la catégorie à laquelle elle se rattache le plus naturellement et dans laquelle elle est contenue *in genere* (*C. de cass.*), 751.

— (7) Transport de marchandises. — Colis. — Défaut d'adresse. — (*Compagnie des chemins de fer de South-Eastern-Railway.*) — La compagnie de chemins de fer peut refuser le transport d'un colis lorsque l'adresse du destinaire ne lui est pas déclarée, alors même que ce colis est livrable en gare (art. 49 des conditions d'application des tarifs généraux pour transport par chemins de fer à grande vitesse). — Il ne peut y avoir d'exception à cette règle qu'autant que le juge reconnaîtrait, d'après les faits particuliers de la cause, que le destinataire était suffisamment désigné pour qu'aucune incertitude sur sa personnalité n'existât dans l'esprit du transporteur (*C. de cass.*), 750.

— (8) Voirie (Grande). — Transport pour le compte de l'administration de la guerre : Artillerie, génie, équipages militaires et pontonniers. — Cahier des charges. — Interprétation. — (*Compagnie de chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre le ministre de la guerre.*) — Décidé, par interprétation de l'article 54 du cahier des charges imposé aux compagnies des chemins de fer, que les chevaux de l'artillerie, du génie, des équipages militaires et des pontonniers doivent être transportés à prix réduit dans la proportion de deux chevaux par un conducteur. — Pour bénéficier de la réduction du tarif, les deux chevaux doivent être accompagnés du cavalier même au service duquel ils sont spécialement affectés. — Décidé, par interprétation du même article du cahier des charges, que les officiers voyageant en corps, ou isolément pour cause de service, envoyés en congé ou en permission, ont droit, pour le transport de leurs chevaux, à l'application du tarif réduit au quart, sans qu'il soit nécessaire que ces chevaux soient accompagnés par eux personnellement et voyagent dans le même train. — Interprétation. — Ultra petita. — Il n'y a pas *ultra petita* dans la décision, interprétative du tarif fixé par un cahier des charges, qui indique les conditions auxquelles ce tarif est applicable (*C. d'Ét.*), 18.

2° DÉCISIONS JUDICIAIRES ET CONTENTIEUSES.

— (1) Exploitation. — Arrêtés ministériels. — Caractères législatifs. — Disposition générale. — (*Époux Foulet-Navarret.*) — Les arrêtés pris par le ministre des travaux publics en vertu de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, rendue par délégation du pouvoir législatif, participent comme elle du caractère de la loi du 21 juillet 1845 dont ils sont le complément; ils ne sont donc pas des actes administratifs proprement dits (*C. de cass.*), 570.

— (2) Convention internationale. — Voie française. — Voie étrangère. — Manquants. — Responsabilité. — (*Sieurs Légarralde et Lapeyre.*) — Aux termes de la convention internationale entre la France et l'Espagne, du 8 avril 1864, dûment homologuée, qui déclare route internationale, entre la station d'Hendaye et la station d'Irun, la voie ferrée composée de deux lignes parallèles, l'une à voie française, l'autre à voie espagnole, les transports de marchandises sur chaque ligne sont effectués uniquement par la compagnie à laquelle la voie est affectée, et aux conditions des tarifs propres à cette compagnie. — En conséquence, est nul comme manquant de base légale et rendu en violation de l'article 103 du Code de commerce, le jugement qui a déclaré la compagnie française du Midi responsable des manquants survenus au cours d'un transport effectué par la compagnie du Nord de l'Espagne sur la ligne espagnole, d'Irun à Hendaye, par le seul motif que la marchandise devant être livrée à Hendaye par la compagnie française du Midi, c'est à cette dernière et non à l'agent espagnol préposé à cet effet que le destinataire devait s'adresser pour la constatation et la garantie du dommage (*C. de cass.*), 571.

— (3) Accident suivi de mort. — Inobservation des règlements par la victime

Verdeau.) — Lorsqu'un conseil de préfecture, compétent, aux termes de l'article 8 de la loi du 9 ventôse an XIII, pour prononcer la répression des anticipations commises sur les dépendances de la voirie vicinale, est saisi d'un procès-verbal dressé contre un propriétaire à raison d'une usurpation, il lui appartient de vérifier les limites de ce chemin, en l'absence d'un plan d'alignement. — Lorsque la commission départementale a fixé à 6 mètres la largeur d'un chemin et que cette largeur est déterminée par des murs et des fossés, le riverain qui anticipe sur ces limites doit être condamné à rétablir ledit chemin dans sa largeur normale alors même que le classement projeté dudit chemin dans le réseau de grande communication n'aurait pas encore été homologué (*C. d'Et.*), 326.

— (3) Communes. — Classement. — Tracé nouveau. — Commission départementale. — Conseil général. — Appel. — Excès de pouvoirs. — (*Commune de Pourrain.*) — Le conseil général, saisi d'un recours formé contre la décision par laquelle la commission départementale a classé un chemin vicinal ordinaire, et en a fixé le tracé, conformément à la délibération du conseil municipal ne peut pas infirmer cette décision, et fixer un tracé autre que celui adopté par le conseil municipal. — Sa décision aurait pour conséquence de mettre à la charge de la commune une dépense qui n'est obligatoire qu'autant qu'elle a été votée par le conseil municipal (*C. d'Et.*), 460.

— (4) Communes. — Rectification. — (*Sieur Desbos.*) — Enquête. — La délibération par laquelle la commission départementale approuve la rectification d'un chemin vicinal ordinaire d'une commune n'est pas entachée d'irrégularité pour n'avoir pas été précédée d'une enquête dans une commune voisine sur le territoire de laquelle il passe en partie. — Commissaire enquêteur ayant siégé pendant trois jours à la commune de laquelle dépend le chemin vicinal ordinaire à rectifier. — Régularité (*C. d'Et.*), 466.

— (5) Communes. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Cardoux et Giraudier-Bootz.*) — Prestations en nature. — Vaches employées à des travaux agricoles. Imposition due. — Subventions spéciales. — Expertise prétendue tardive. — Dégradations commises en 1881, vérifiées au mois d'octobre 1882 par les experts qui ont eu à leur disposition les éléments nécessaires pour apprécier les dégradations : régularité. — Subvention exagérée, majoration du prix de la main-d'œuvre. Réduction (*C. d'Et.*), 676.

— (6) d'intérêt commun. — Communes. Qualité pour agir. — Département. — Préfet. — (*Département de la Côte-d'Or contre sieurs Boulicault et Coing.*) — Le préfet n'est pas recevable à agir, au nom du département, dans une instance relative au décompte des travaux de construction d'un chemin vicinal d'intérêt commun. — Le préfet qui a formé un recours, au nom du département, ne peut pas, plus de trois mois après le dépôt de ce recours, rectifier la qualité en laquelle il s'est pourvu et déclarer agir au nom des communes intéressées à un chemin d'intérêt commun. — Arrêté préparatoire. — Arrêté ordonnant une expertise sur un décompte, tous droits et moyens des parties expressément réservés. Caractère préparatoire. Recours au Conseil d'État non recevable (*C. d'Et.*), 711.

— (7) Communes. — Anticipation. — Arrêté de classement fixant la largeur du chemin, mais non son assiette et ses limites : construction d'un mur sur l'ancien alignement. — Pas d'usurpation. — Renvoi des fins du procès-verbal. — *Commune de Villiers contre sieur Noury-Buffereau.*) — Dépens. — Pas de dépens : les contraventions de l'espèce sont jugées sans frais (*C. d'Et.*), 717.

— (8) Communes. — Classement. — Commission départementale. — Commencement d'exécution. — Décision rapportée. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Pernelle.*) — La décision d'une commission départementale, qui fixe le tracé d'un chemin vicinal ordinaire, ne peut pas être rapportée, dès qu'elle a reçu un commencement d'exécution. — Le commencement d'exécution résulte de ce fait qu'il a été procédé devant le juge de paix à l'expertise contradictoire, prévue par l'article 15 de la loi du 21 mai 1836, pour arriver à la fixation de l'indemnité due à un riverain (*C. d'Et.*), 726.

— (9) Communes. — Fixation de tracé.

ce que cet arrêté prescrirait un véritable élargissement. — Curage à vieux-fonds et à vieux-bords : le préfet, en ordonnant un curage de cette nature, n'a fait qu'user des pouvoirs qu'il tient de la loi du 24 floréal an XI. — La disposition d'un arrêté préfectoral de curage qui prescrit « l'enlèvement dans un délai de 30 jours des déblais de curage et leur épandage dans les parties basses des terres riveraines, à une distance de 17 mètres au moins de l'axe de la rivière », n'est pas entachée d'excès de pouvoirs. — Il appartient au préfet de prescrire cette mesure pour assurer l'efficacité du curage (*C. d'Et.*), 511.

— (5) non navigables ni flottables. — — Curage. — (*Sieur Ernous.*) — Lorsque les frais de curage sont mis à la charge des riverains conformément aux dispositions d'une ordonnance rendue dans la forme des règlements d'administration publique, les riverains ne peuvent en demander la décharge par le motif que le déversement des eaux d'égout dans ce cours d'eau en augmenterait les frais de curage. Ce fait ne peut que leur ouvrir une action devant la juridiction compétente contre les auteurs du dommage (*C. d'Ét*), 554.

— (6) non navigables. — (*Sieur Leclercq.*) — Recours au ministre contre l'arrêté de curage; pas de sursis sur la demande en décharge. — Le conseil de préfecture, saisi d'une demande en décharge d'une taxe de curage, n'est pas tenu de surseoir jusqu'à ce que le ministre de l'agriculture ait statué sur le recours formé contre l'arrêté préfectoral qui a ordonné le curage. — Le conseil de préfecture est compétent pour apprécier la régularité des actes administratifs qui ont prescrit le curage. — Un canal construit de main d'homme, appartenant à un usinier, qui dérive les eaux d'une rivière et les déverse dans un fleuve, a le caractère de cours d'eau au curage duquel la loi du 14 floréal an XI a eu pour objet de pourvoir. — En conséquence, le conseil de préfecture peut statuer sur la demande en décharge sans renvoi préalable à l'autorité judiciaire de la question de propriété du cours d'eau. — *Anciens usages.* — Frais de curage des cours d'eau, mis à la charge des usiniers, jusqu'à 100 mètres au-dessus du point où se fait sentir le refoulement de l'usine. — Application des anciens usages. — Régularité. — La disposition d'une ordonnance aux termes de laquelle la commission syndicale sera chargée de préparer la répartition entre les propriétaires et les usiniers, *eu égard à l'intérêt de chacun d'eux*, des charges résultant des opérations du curage, n'a pas eu pour objet de modifier les anciens usages. — Lorsque pour statuer sur une demande en décharge, le conseil de préfecture a, sur la demande du réclamant, ordonné une expertise sur la question de savoir si les travaux ont été régulièrement exécutés, le contribuable n'est pas recevable à demander dès à présent au Conseil d'Etat de statuer sur cette question. — Recours pour excès de pouvoirs. — Délai. Non-recevabilité du recours formé, contre un arrêté ordonnant le curage, plus de trois mois après son exécution (*C. d'Et.*), 703.

— (7) Algérie. — Force motrice diminuée par suite d'une prise d'eau pour l'alimentation d'une ville. — Dommages. — Indemnité fixée à une somme annuelle sensiblement inférieure à la réduction de loyer du moulin résultant des travaux exécutés par la ville : non-lieu à réduction de cette indemnité. — (*Ville d'Oran contre sieurs Amy et Huchard.*) (*C. d'Et.*), 709.

— (8) non navigables ni flottables. — Curage. — Taxes. — (*Sieur Lampsin.*) — Lorsque le curage auquel le riverain a fait procéder est tout à fait insuffisant, l'administration est en droit d'ordonner d'office que le curage soit entièrement refait. — En l'absence de règlement sur ce point, le curage d'office peut être entrepris sans qu'au préalable il ait été dressé un procès-verbal de contravention contre les riverains qui n'ont pas exécuté régulièrement les travaux de curage à leur charge. — Réclamation. — Timbre. — Recevabilité d'une réclamation relative à une cote dépassant 30 francs, formée sur papier non timbré mais reproduite sur timbre avant l'arrêté du conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 722.

— (9) non navigables. — Syndicats d'arrosage. — Partage des eaux. Recours pour excès de pouvoirs. — (*Syndicats du canal des Albères et du canal de Céret.*) — Le ministre de

D

Décompte (*suite*) :
près l'exécution des travaux et la prise de possession (dans l'espèce, demande tendant à ce qu'il soit procédé à la réception et au mandatement du solde) (*C. d'Et.*), 336.

— (8) Communes. — Maison d'école. — (*Sieur Balard contre commune de Guillon.*) — Malfaçons constatées : retenue justifiée sur le solde du décompte. — Retard dans l'exécution Clause pénale. — Lorsqu'une clause pénale a été prévue au cahier des charges pour le cas de retard, la commune ne peut prétendre à aucune indemnité en dehors de celle prévue. — La clause pénale ne peut être appliquée qu'après une mise en demeure. — Retard dans le paiement des mandats dus à l'entrepreneur, causé par son refus de réparer les malfaçons signalées : rejet de la demande d'intérêts et d'indemnité (*C. d'Et.*), 409.

— (9) Communes. — Maison d'école. — (*Commune de Brissac contre sieurs Issert et Durand.*) — Malfaçons. — Vitres ordinaires posées par l'entrepreneur alors que le devis prévoyait du verre demi-double : entrepreneur condamné à remplacer ces matériaux à ses frais. — Travaux supplémentaires. — Substitution du béton à la chaux dans les fondations non autorisée, mais reconnue indispensable à raison de la nature du sol et ayant profité à la commune ; plus-value accordée. — En présence d'une clause du cahier des charges d'après laquelle l'entrepreneur est responsable des modifications non approuvées par le préfet, les dépenses résultant de l'augmentation de la longueur des cours et préaux sont laissées à la charge de l'entrepreneur. — Intérêts des intérêts. — Frais d'expertise. — En présence des fautes et malfaçons révélées par l'expertise, l'entrepreneur et l'architecte sont condamnés solidairement au paiement desdits frais. — Les frais d'une vérification préalable faite à la demande de la commune restent à sa charge (*C. d'Et.*), 515.

— (10) Communes. — Chemin vicinal ordinaire. — Qualité pour agir. — Pont. — (*Sieur Chaumeil contre le département des Pyrénées-Orientales.*) — Le préfet a qualité pour défendre à un pourvoi formé par un entrepreneur d'un pont destiné au passage d'un chemin vicinal ordinaire contre l'arrêté qui a fixé le décompte de l'entreprise. — Déblais — Lorsque le bordereau prévoit des prix différents pour les déblais d'emprunt et pour les déblais de fondation des ouvrages d'art, il y a lieu d'appliquer ce dernier prix pour les terrassements des culées et piles du pont alors même qu'ils auraient lieu dans des terrains rapportés. — Transport. — Distance non augmentée par le déplacement de l'axe du pont. — Changement de carrière nécessité par l'absence de matériaux dans celle prévue. Approvisionnement effectué dans une carrière plus éloignée. Pas d'indemnité. L'entrepreneur n'a pas mis l'administration en demeure d'indiquer un autre lieu d'extraction. — Emploi pour les épuisements d'une machine plus puissante que celle prévue au devis. Pas d'ordre de l'agent voyer. Rejet (*C. d'Et.*), 713.

— (11) Communes. — Maison d'école. — (*Commune de Trappes contre les sieurs Bouvier, Pacaud, Charbonnier, Leroy et Le Poitlevin.*) — Un département ne peut pas être rendu responsable des excédents de dépenses de travaux communaux, résultant des défauts du plan approuvé par le préfet. — Augmentation des dépenses prévues (75.000 francs au lieu de 49.000 francs). — L'entrepreneur, qui exécute les travaux compris dans les plans primitifs, sauf de légères modifications, commandées par des motifs d'urgence ou d'absolue nécessité, en se conformant aux ordres de l'architecte auquel le cahier des charges lui prescrit d'obéir, a droit au paiement intégral de ses travaux alors même que la dépense prévue serait notablement dépassée par suite de l'insuffisance des évaluations du devis. — L'architecte qui achève les travaux commencés par l'auteur du projet ne saurait être rendu responsable de l'augmentation de dépenses résultant des erreurs du devis primitif auquel il était étranger (*C. d'Et.*), 715.

— (12) Commune. — Eglise. — (*Commune de Sarraguzan contre sieur Bessaguet.*) — Retard, dans le règlement des mémoires, imputable aux agissements de la ville : intérêts alloués du jour de la demande (*C. d'Et.*), 721.

— (13) Commune. — Distribution d'eau. — (*Ville de Landrecies contre sieur Bailleul.*) — Terrassements. Calcul. Foisonnement. — Décidé que, bien que les prix du bordereau concernant les déblais s'appliquassent au cube de la

DÉCOMPTE (*suite*) : paiement intégral. — Prix nouveaux. — Fournitures de tuyaux d'un poids plus élevé que celui prévu au devis ; — droit à indemnité reconnu. — Prix comprenant la fourniture et la pose de colonnes : prix fixé par le conseil de préfecture et maintenu. — Prix établis d'après les éléments du bordereau : non-lieu à l'application de la série de ville qui ne doit être suivie qu'à défaut de prix prévu du bordereau. Analogue. — L'accord intervenu entre l'entrepreneur et l'architecte au sujet de la fixation du prix pour travaux imprévus n'engage la ville qu'autant qu'elle les a acceptés ; — règlements par estimation. — Rabais. — Le rabais s'applique à la fois aux prix de travaux supplémentaires d'ouvrages prévus au bordereau, ainsi qu'aux prix de travaux non prévus aux projets, mais composés au moyen d'éléments du bordereau. — Réception définitive. — En l'absence d'une clause spéciale du cahier des charges la réception définitive ne résulte pas de l'expiration du délai de garantie ; — tant qu'un procès-verbal de réception définitive n'est pas intervenu, la ville est recevable à relever les malfaçons. — Sujétions. — Emploi de la poudre exigé pour accélérer les travaux ; droit à indemnité. — Travail de nuit, nécessité par suite de l'augmentation des travaux imposés par la ville en cours d'exécution et de l'ordre d'achever néanmoins à la date fixée ; indemnité due. — Manque d'eau. Transports d'eau. — Si la ville accordait la disposition gratuite de l'eau à l'entreprise, elle n'était pas obligée à la fournir : — rejet. — Défaut de chantiers. — Suppression par suite des installations ; droit à indemnité reconnu : la ville devant fournir les terrains. — Déplacement de la conduite nécessité par des erreurs du plan ; tuyaux brisés par l'absence de précaution de l'entrepreneur ; partage de responsabilité. — Travaux supplémentaires non autorisés mais approuvés par le conseil municipal et nécessités par suite de l'insuffisance des matériaux prévus ; paiement dû. — Décidé de même pour la surépaisseur des voûtes des bassins, bien que non autorisée par le conseil municipal ; — ce travail ordonné par l'architecte avait pour objet la bonne exécution ; — paiement dû. — Travaux prétendus inutiles. — Prévision du devis d'une diminution possible de l'épaisseur [illegible] murs ; exécution conforme [illegible] sans réduction d'épaisseur ; — [illegible] dû en entier ; — cette réduction devait être faite que sur l'ordre [illegible] l'architecte qui ne l'a pas donné [illegible] *d'Et.*), 742.

— (16) Cours d'eau navigables et [illegible] tables. — Dragages. — Amélioration de la navigation de la Sarthe. — Clauses et conditions générales [illegible] 16 novembre 1866. — (*Sieurs Lebel* [illegible] *Jacquot.*) — Déblais imprévus. — [illegible] entrepreneurs qui, contrairement [illegible] prévisions du devis, rencontrent [illegible] jalle ou argile compacte, sont fondés [illegible] demander pour ce travail un prix nouveau. — Capitalisation des intérêts [illegible] cordés pour le cas où il serait [illegible] que la réception définitive des travaux a fait courir les intérêts depuis [illegible] au moins à l'époque de la demande [illegible] capitalisation (*C. d'Et.*), 727.

— (17) Déchéance de l'article 41 inapplicable : la signature des entrepreneurs n'avait été apposée que sur deux [illegible] des travaux et non sur les décomptes signés de l'ingénieur (*Sieurs Faure* [illegible] *Chaumont.*) (*C. d'Et.*), 713.

— (18) Génie. — Caserne d'artillerie. — [*Sieurs Papon* (*héritiers*) *par* [illegible] *gnal.*] — Changement de carrières [illegible] nécessité pour obéir à un ordre de service de s'approvisionner à des carrières plus éloignées que celles désignées [illegible] cahier des charges, lesquelles étaient impropres ou insuffisantes pour [illegible] menter l'entreprise : *indemnité* : [illegible] à l'expertise. — Matériaux approvisionnés : détérioration à la charge [illegible] l'administration : *l'entrepreneur* [illegible] les mesures nécessaires à leur conservation, l'Etat est en faute d'avoir or[illegible] l'extraction en mauvaise *saison*. — Intérêts d'une somme consignée [illegible] l'administration par suite du refus [illegible] l'entrepreneur de la *recevoir*, avant d'avoir approuvé le décompte détaillé des quantités de chaque ouvrage ayant servi à l'établir : *faute de l'entrepreneur* : rejet de la demande *d'intérêts*. — Réclamation. Délai. — *Recevabilité* d'une réclamation formée dans le délai légal par lettre inscrite à sa *date sur le* registre de copie de l'entreprise : s'il n'est pas justifié que cette lettre soit parvenue aux bureaux *du génie, elle a* été visée dans une lettre ultérieure parvenue en son temps sans que les officiers du génie aient *contesté avoir*

comme moyens de cassation, les nullités commises en première instance qui n'ont pas été opposées devant la Cour d'appel, en exceptant la nullité d'incompétence seulement (*C. de cass.*), 104.

— (3) Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Expertise ordonnée par le préfet; refus du conseil de préfecture de statuer sur les frais. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bouilliez.*) — Le conseil de préfecture ne peut pas se refuser de statuer sur les frais d'une expertise ordonnée par le préfet, en matière d'occupation temporaire, par le motif que l'expertise aurait eu lieu sans qu'il l'eût ordonnée. — A défaut d'accord entre l'administration et le propriétaire, il appartient au préfet d'ordonner l'expertise avant l'envoi du dossier au conseil de préfecture (décret du 8 février 1868 et loi du 16 septembre 1807) (*C. d'Et.*), 323.

— (4) Travaux publics. — Dommages. — Désaccord des experts sur des circonstances de fait. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Lavagne.*) — Le moyen tiré de la nécessité d'une tierce expertise peut être soulevé pour la première fois devant le Conseil d'Etat (*C. d'Et.*), 400.

— (5) Présence des parties. — Gérant. — Mise en cause. — (*Sieurs Desprez*). — Un arrêt ne peut puiser la preuve de la responsabilité d'un garant dans les constatations d'une expertise à laquelle il n'a été ni appelé, ni présent, ni représenté. — Il en est surtout ainsi lorsque les juges, après la mise en cause de ce tiers, ont refusé de déclarer commune avec lui la décision ordonnant l'expertise (*C. de cass.*), 749.

— V. 97, 490, 504, 676, 733.

EXPERTS :

— (1) Travaux publics exécutés par l'Etat. — Chemin de fer. — Dommages. — Extraction de matériaux. — (*Sieur Legrand contre sieur de Maistre et autres.*) — Difficultés entre des propriétaires et l'entrepreneur (lequel n'est pas concessionnaire); tierce expertise confiée à un géomètre et non à l'ingénieur en chef tiers expert de droit; annulation et renvoi devant le conseil de préfecture. — Dépens mis à la charge des propriétaires demandeurs (*C. d'Et.*), 5.

— (2) Travaux publics. — Décompte. — Département. — Hôtel de préfecture. — Clauses et conditions générales de 1833. — (*Sieurs Mandon et Demay contre le département de la Corrèze.*) — Nouvelle expertise demandée. — Rejet : les experts se sont conformés à la mission qui leur avait été confiée par le Conseil d'Etat dans une décision antérieure. Rejet. — Honoraires d'experts. — Lorsque des experts n'ont pas reçu mission de procéder à la confection d'un nouveau décompte, mais seulement celle de donner leur avis sur certaines réclamations formulées, et à faire au décompte par voie de conséquence les rectifications correspondantes, leurs honoraires ne peuvent pas être calculés d'après les bases prévues au tarif pour les architectes qui règlent les mémoires des entrepreneurs. — Réduction des honoraires des experts. — Solidarité. — Lorsque le Conseil d'Etat ordonne une expertise à l'effet de vérifier les travaux d'un entrepreneur, dans l'intérêt commun des parties, celles-ci peuvent être solidairement condamnées au paiement des frais d'expertise. — Intérêts des honoraires. — Les honoraires des experts liquidés par l'arrêté du conseil de préfecture peuvent produire des intérêts moratoires (*C. d'Et.*), 23.

— (3) Travaux publics. — Honoraires d'experts. — Frais. — Règlement. — (*Ville de Paris contre sieurs Rivière et autres, experts dans l'instance des sieurs Laurent et Cordier.*) — Aucune disposition de loi n'a rendu applicable, en matière administrative, le tarif établi en matière civile par le décret du 16 février 1807. En conséquence, il y a lieu de régler *ex æquo et bono* les frais et honoraires dus aux experts. — Lorsque des experts n'ont pas reçu mission de procéder à la confection d'un nouveau décompte, mais seulement celle de donner leur avis sur certaines réclamations précisées, et de faire au décompte par voie de conséquence les rectifications correspondantes leurs honoraires ne peuvent pas être calculés d'après les bases prévues au tarif pour les architectes qui règlent les mémoires des entrepreneurs. — Réduction des honoraires. — (*C. d'Et.*), 504.

— (4) Génie. — Dommages. — Arrêté nommant un tiers expert autre que l'ingénieur en chef, tiers expert de droit : arrêté rapporté; non-lieu à sta-

EXPROPRIATION pour cause d'utilité publique (*suite*) :
cession se trouve irrévocablement ou judiciairement acquis, de même que le droit à l'indemnité ouvert en faveur de l'exproprié, qui peut, aux termes de l'article 55 de la loi du 3 mai 1841, en requérir la fixation, si, dans le délai de six mois à partir dudit jugement, l'administration ne l'a pas poursuivie. Il suit de là que, lorsque cet acte d'administration précède, au lieu de le suivre, le jugement d'expropriation ou le jugement de donné acte qui en est l'équivalent, une telle désignation faite sans cause légale se trouve viciée d'une nullité absolue et rend nulles les opérations du jury ainsi constitué (*C. de cass.*), 87.

— (8) Jury. — Délibération anticipée. — Nullité. — [*Commune de Champoléon* (*Hautes-Alpes.*)] — Le fait, par le jury d'expropriation, de se réunir comme jury constitué à l'insu des parties et avant l'ouverture des débats publics, pour délibérer et se mettre d'accord sur les notes prises au cours de la visite des lieux et relatives à la nature des terrains expropriés, constitue une délibération anticipée. — Cette violation du principe de la liberté de la défense n'est pas susceptible d'être couverte par la prise devant le jury de conclusions au fond; elle entraîne la nullité de la décision (*C. de cass.*), 561.

— (9) Cassation. — Pourvoi. — Indication des défendeurs. — Jury. — Délibération anticipée. — (*Commune de Freissinières et autres.*) — Il n'est pas nécessaire que la déclaration de pourvoi mentionne par leur nom les personnes contre lesquelles il est formé. La déclaration satisfait à la loi quand elle contient des indications suffisantes pour qu'il ne puisse y avoir aucun doute sur la personne des défendeurs au pourvoi; spécialement, le pourvoi est régulier quand la déclaration porte qu'il est formé contre les décisions rendues à telle date par tel jury, alors que les noms des parties demanderesses figurent en tête de chacune des décisions. — La réunion du jury, à la suite de la visite des lieux, pour délibérer et se mettre d'accord sur les notes et renseignements pris sur la nature des terrains expropriés, constitue une délibération anticipée, puisque l'objet d'une telle réunion porte sur l'examen d'un des éléments de l'indemnité que le jury ne peut fixer qu'après la clôture de l'instruction à la suite des débats publics. — La décision rendue après cette délibération anticipée est entachée d'une nullité d'ordre public (*C. de cass.*), 562.

— (10) Pourvoi. — Notification. — (*Dame veuve Reboul et autres.*) — Lorsque dans le procès-verbal, pour une parcelle expropriée, une personne est indiquée comme inscrite à la matrice des rôles et une autre personne comme revendiquant cette même parcelle, il ne suffit pas de notifier la déclaration de pourvoi à la personne inscrite, et à défaut de notification au revendiquant, le pourvoi est non recevable (*C. de cass.*), 565.

— (11) Cession de propriété. — Délibération. — Désignation. — Jugement. — Jury. — Société de commerce. — Notification. — Validité. — (*Consorts Marcelli.*) — Lorsque les propriétaires à exproprier consentent à la cession, mais sans accord sur le prix, le tribunal donne acte du consentement et désigne le magistrat directeur du jury sans qu'il soit besoin de s'assurer de l'accomplissement des formalités prescrites par le titre II et le titre Ier, article 2, § 2, n° 3, de la loi du 3 mai 1841. — Le visa des articles 30 et 55 de la loi du 3 mai 1841 dans la délibération portant la désignation du jury implique nécessairement que ladite délibération a été prise sur le vu d'un jugement d'expropriation ou d'un jugement de donné acte qui en est l'équivalent. — Les notifications à faire aux sociétés de commerce doivent, à peine de nullité, être signifiées en leur maison sociale (*C. de cass.*), 567.

— (12) Tableau des offres et demandes. — Formalités substantielles. — (*Commune de Saint-Pierre.*) — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les offres doivent être acceptées ou refusées et la demande en indemnité doit être formulée et produite avant l'ouverture des débats; le chiffre de cette demande doit figurer sur le tableau soumis aux jurés (*C. de cass.*), 573.

— (13) Indemnité éventuelle. — (*Consorts Thélier.*) — L'arrêt qui décide que deux fractions d'immeuble constituent un ensemble de propriété, en raison de leur situation, de leur affectation et du mode de jouissance établi

G

H

I

J

K

L

SUBVENTIONS SPÉCIALES (*suite*): vations de M. le commissaire du gouvernement).—Transports de betteraves dans la commune de production par les cultivateurs. — Lorsque des cultivateurs transportent des betteraves provenant de leur récolte à une sucrerie située sur le territoire de leur commune, le fabricant peut être imposé à des subventions spéciales, à raison des dégradations extraordinaires causées, par ces transports, aux chemins vicinaux de cette commune, alors même que ces transports n'auraient pas fait l'objet de marchés préalables. — Pulpes. — Il n'est pas dû de subventions spéciales pour les dégradations causées par les transports de pulpes opérés par les cultivateurs, des sucreries à leurs fermes. — Procédure devant le Conseil d'Etat. Requêtes multiples. Mémoire ampliatif unique. — Lorsque des industriels se sont pourvus contre divers arrêtés du conseil de préfecture, au moyen de requêtes distinctes, ils n'encourent pas la déchéance par le fait qu'ils n'ont produit qu'un seul mémoire ampliatif — Expertise ordonnée par le sous-préfet, et non par le conseil de préfecture; grief sans influence, dans l'espèce, les experts ont été nommés conformément à l'article 3 de la loi du 21 mai 1836. — Double degré de juridiction. — Non recevabilité d'un grief tiré de l'irrégularité de l'expertise non produit devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 475.

— (6) Communes. — Chemins vicinaux. — (*Sieur Desboves.*) — Matériaux soumis aux droits d'octroi. — La circonstance que les matériaux transportés seraient frappés à leur entrée dans la ville d'une taxe d'octroi, n'est pas de nature à empêcher la commune de réclamer une subvention spéciale pour dégradation extraordinaire de ses chemins (*C. d'Et.*), 495.

— (7) Communes. — Chemins vicinaux. Loi visée : loi du 21 mai 1836.—(*Sieurs André et Châtel*, *Bouvet*, *Mahieu*, *Isabel.*) — Viabilité défectueuse par le fait de l'industriel. — Lorsque l'administration n'a pas cessé d'effectuer des travaux sur les chemins vicinaux figurant sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité, la circonstance que les dégradations qu'ils ont subies par suite de transports faits à la fin d'une année n'ont pu être encore réparées au commencement de l'année suivante n'est pas de nature à faire considérer ces chemins comme n'étant pas à cette époque en état de viabilité. — Caractère industriel des transports. — L'entrepreneur de transports n'est pas passible de subventions spéciales. — Le transport des bois de sciage ne peut pas donner lieu au payement de subventions spéciales. — Expertise. — Un agent voyer d'arrondissement peut être nommé expert de l'administration. — Réclamants non convoqués aux opérations de l'expertise : experts ayant procédés ensemble : régularité. — Expertise prétendue tardive et insuffisante; rejet : le retard est imputable en partie aux industriels : les experts ont d'ailleurs eu à leur disposition tous les moyens de vérification nécessaires. — Expertises déclarées insuffisantes. Absence d'évaluation directe. — Experts ayant pris pour base de leur évaluation la dépense faite pour l'entretien normal du chemin, et réparti arbitrairement les dépenses présumées extraordinaires entre les industriels qui ont fréquenté ce chemin, sans tenir compte des circonstances des transports; irrégularité : impossibilité de procéder à une nouvelle expertise : décharge. — Analogue. — Tierce expertise : non obligatoire, les experts, d'accord sur les constatations matérielles, n'étaient en désaccord que sur un point de droit. — Réclamations — Conseil d'Etat. — Pourvoi unique contre deux arrêtés statuant sur des réclamations relatives à des cotes supérieures à 30 francs : recevabilité du recours en ce qui concerne seulement le premier arrêté (*C. d'Et.*), 685.

— (8) Communes. — Chemins vicinaux. —(*Sieur Gros.*)—Dégradations n'ayant pas le caractère extraordinaire : 41 fr. pour des transports de bois effectués sur une longueur de chemin de 9 kilomètres. Décharge. — Nomination d'office de l'expert du réclamant, faute par celui-ci, malgré une mise en demeure, d'en avoir désigné un en remplacement du premier, qui s'était refusé à déposer son rapport. Régularité (*C. d'Et.*), 690.

— (9) Communes. — Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Faugeron et Bernard.*) — Caractère industriel des transports : — Le commerçant qui se borne à acheter, pour les revendre, des charbons, de la chaux,

qui enjoint aux constructeurs de maisons d'adresser à l'administration des plans et des coupes cotées des constructions qu'ils projettent, et de se soumettre aux prescriptions qui leur sont faites au sujet desdites constructions, ne constitue pas une contravention de grande voirie. — Cette disposition a été prise dans un but de sécurité et de salubrité; elle ne constitue pas une contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 506.

II. — Cours d'eau.

— (1) Ports maritimes. — Dépôt sur les quais pendant plus de trois jours de marchandises destinées à l'embarquement. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Godet*) — L'article 7, livre IV, titre Ier de l'ordonnance de 1681, qui punit d'une amende arbitraire les marchands... qui laissent leurs marchandises sur les quais plus de trois jours, est applicable aussi bien aux dépôts de marchandises à embarquer qu'à ceux de marchandises débarquées (*C. d'Et.*), 16.

— (2) Rivières navigables et flottables. — (*Sieur Bouilliez.*) — Clôture établie sur un terrain recouvert par les plus hautes eaux de la rivière coulant à pleins bords sans débordement : contravention punie par l'article 1er de l'arrêt du Conseil du 14 juin 1777 et non par l'article 2. — L'amende de 1.000 francs prévue par l'article 1er de l'arrêt de 1777 ne peut pas être réduite à 16 francs. — Le relèvement de l'amende ne peut pas être demandé par le ministre au moyen d'un recours incident. — Le ministre devait se pourvoir par voie de recours principal ou de recours dans l'intérêt de la loi (*C. d'Et.*), 324.

— (3) Rivières navigables. — Écluses. — (*Sieur Clémançon.*) — Foi due aux procès-verbaux. — Les procès-verbaux constatant les contraventions de grande voirie ne font pas foi jusqu'à preuve contraire, à l'égard des faits dont le rédacteur n'a pas été personnellement témoin. Ils ne peuvent être admis, en ce qui concerne ces faits, qu'à titre de simples renseignements, dont l'appréciation appartient au juge. — Ecluse. Dégradation. Contravention. Patron et pilote. — Décidé qu'il ne résulte pas de l'instruction que les avaries causées au mécanisme de l'écluse soient le fait du pilote du requérant : relaxe. (*C. d'Et.*), 416.

— (4) Fleuves et rivières navigables. — Coupes d'osiers. — Contravention. — Question de propriété. — Sursis. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Loisnel.*). — Le conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal de contravention déclaré à un propriétaire riverain d'un fleuve, qui a coupé des osiers accrus sur les bords n'est pas tenu de surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire, saisie de la question de propriété, ait rendu sa décision. — Il appartient au conseil de préfecture de décider si le terrain sur lequel les osiers ont été coupés fait ou non partie du domaine public (*C. d'Et.*), 491.

— (5) Fleuves et rivières navigables. — Délimitation. — (*Sieur Fouché.*) — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture a condamné un riverain aux frais du procès-verbal de contravention de voirie, à raison de récoltes d'osiers faite sur un atterrissement dépendant du domaine public, n'est pas entaché d'un vice de forme faute d'avoir été précédé d'une vérification contradictoire. — Vérification préalable confiée à un inspecteur général des ponts et chaussées pour reconnaître si cet atterrissemennt est recouvert par les eaux pendant les crues ordinaires du fleuve coulant à pleins bords sans débordement (*C. d'Et.*), 684.

— (6) Canaux de navigation. — Canal du Midi. — Francs-bords. — Détérioration. — Contravention. — (*Ville de Toulouse et sieurs Blanc et Galinié contre la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*) — Le fait, par l'entrepreneur de travaux de voirie d'une ville, d'avoir, sans autorisation, construit un égout sur le franc-bord du canal du Midi, constitue une contravention de voirie. — En conséquence l'entrepreneur et la ville sont condamnés à l'amende, à la réparation du dommage, aux frais d'impression et d'affichage de l'arrêté. — Vainement la ville opposerait qu'elle a un droit de servitude sur le franc-bord du canal, en remplacement d'anciens chemins incorporés au canal, et en vertu de contrats passés avec l'administration du canal; cette circonstance ne fait pas

Z

FIN DES TABLES DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

Paris. — Imp. C. Marpon et E. Flammarion, rue Racine, 26.